

# L'effetto canyon e la spesa sanitaria: le patologie costano 300 milioni di euro

GIANNI SANTUCCI

Viene definito «effetto canyon». Lo documentarono per la prima volta in Italia, proprio a Milano, irricercatori dell'Istituto dei tumori che indagavano sulla correlazione tra inquinamento e salute. Eral'epoca in cui la «vulgata» scientifica considerava ancora lo smog nella sua dinamica di diffusione uniforme in una zona ampie: quelle ricerche, per l'epoca pionieristiche, dimostrarono invece che, soprattutto in una regione geografica come la pianura padana, la stagnazione delle polveri e degli inquinanti nell'aria è molto marcata, anche a livello di singola strada. Da quegli studi nacque il concetto di «effetto canyon»: se in una via o un viale costeggiato da caseggiati esiste una massiccia fonte di emissione (il traffico), dato che la dispersione è assai lenta, chi vive in quella strada sentirà di un'esposizione all'inquinamento molto più intensa rispetto ad altre zone della stessa città.

Dopo quasi vent'anni, a fronte di centinaia di studi e ricerche scientifiche sul tema, in un documento del Comune compare per la prima volta una stima di quale sia il costo sanitario legato al ruolo del «traffico di prossimità».

L'ipotesi è che si aggiri sui 300 milioni di euro «per l'insorgenza di patologie croniche causate dalla residenza nei pressi di strade densamente trafficate». A questo scenario vanno aggiunti altri «10 milioni di euro all'anno attribuibili all'esacerbazione di queste malattie». Non significa che l'inquinamento diffuso in un territorio ampio, che soffre di un complessivo effetto «conca», come la pianura padana, non abbia un peso. Ma a livello locale «micro», quell'effetto è aggravato dalla stagnazione: e dunque (dicono i modelli ormai consolidati nella comunità scientifica) se ad esempio una città come Milano respira una quantità di polveri sottili di 30/40 microgrammi per metro cubo come «background regionale», a questi andrà aggiunta una quota di polveri che sono derivate dal «background urbano». Come dire, nei momenti in cui il vento non smuove l'aria, si respira uno smog di fondo regionale, più lo smog di fondo urbano, a cui si aggiungono infine i picchi dell'inquinamento di prossimità, che possono arrivare anche al doppio delle concentrazioni rispetto ai valori «diffusi». Si spiega così il fatto che l'anno scorso a Milano la centralina di via Senato ha registrato 91 giorni di Pm10 sopra il limite di legge di 50 microgrammi per metro cubo, mentre in via Pascal o al Verziere quei giorni siano stati 56 e 46 (come sopra il massimo di 35 «concessi» dalla legge). Ecco perché nel documento del Comune si indica la necessità di una «tutela degli ambiti sensibili dal traffico di prossimità: scuole, ospedali, case di cura, attività sportive». L'anno scorso una mappa elaborata dai Cittadini per l'aria ha dimostrato che se pure la concentrazione media annua di biossido di azoto nel 2021 a Milano è stata di 44 microgrammi per metro cubo (opra la soglia di legge di 40, e molto lontana



dal limite di 10 indicato dall'Oms per la protezione della salute), oltre la metà delle scuole milanesi sono vicine ad arterie di grande traffico in cui il livello di No2 arriva spesso intorno a 50-55. Vuol dire circa 100 mila bambini e ragazzi immersi costantemente in aria molto tossica.