L'ARIA SOFFOCANTE
Il problema (annoso) dello smog

Troppe auto in città «Potenziare l'Area B bici e città a 30 all'ora per respirare meglio»

Damiano Di Simine, coordinatore scientifico di Legambiente Lombardia analizza il problema del pendolarismo: si privilegia ancora il mezzo privato rispetto al pubblico, diversamente dai grandi centri europei


Il traffico congestiona la città ma non è la sola causa dell'aria irrespirabile

di **Annamaria Lazzari**
MILANO

Milano bocciata per l'inquinamento dell'aria dall'ultimo rapporto di Legambiente. Secondo il dossier «Mal'Aria di città» dell'associazione ambientalista, il capoluogo lombardo è la seconda città più inquinata d'Italia per il Pm10, con 84 giorni di sforamento dei limiti di concentrazione delle polveri sottili (50 microgrammi/metro cubo) nel 2022. Peggio fa solo Torino, con 98 sforamenti. Ben più del doppio del limite dei 35 giorni consentiti in un anno «a dimostrazione di una cronica aria inquinata respirata dai cittadini specialmente nel periodo autunnale e invernale del 2022» si legge nel report. Legambiente dipinge il ritratto non edificante di una Lombardia che «soffoca»: tra le 10 città più inquinate da Pm10 in Italia, ben 4 sono lombarde, non solo il capoluogo di regione ma anche Cremona, Lodi e Monza. «Milano ha un grosso problema: ogni giorno registra volumi di traffico impressionanti. Il vero tema è nell'area metropolitana, rispetto a quello che succede in altre aree europee, l'automobile privata continua ad essere il mezzo prevalente per gli spostamenti, soprattutto dei pendolari» sottolinea Damiano Di Simine, coordinatore scientifico di Legambiente Lombardia. «Non che i pendolari siano cattivi. Il fatto che i milanesi possono contare su un servizio di trasporto pubblico che ha buone prestazioni, analogo a quello delle metropoli europee. Lo stesso non si può dire per il servizio che opera su area più vasta. Trenord che gestisce il trasporto su ferro in Lombardia continua ad essere inadeguato per le esigenze della regione. Bisogna assolutamente mettere a gara il servizio, come si fa in tutta Europa. Ma anche le prestazioni delle autolinee su gomma, nonostante siano sussidiate dai contributi pubblici, sono scadenti e suscettibili di margini di miglioramento attraverso una maggior liberalizzazione» aggiunge Di Simine. La metropoli lombarda, fanalino di coda in Italia per il pm10 assieme a Cremona, deve tagliare del 43% le sue concentrazioni di inquinante per rientrare nei target europei che saranno in vigore dal 2030. «Milano è vicina ai grandi allevamenti della pianura padana e risente molto delle emissioni zootecniche, essendo la mobilità dell'aria molto scarsa nella Pianura Padana. La fonte emissiva da allevamenti intensivi è un dato da portare dentro l'equazione di inquinamento ma finora non sono state fatte politiche adeguate» rimarca il responsabile di Legambiente. E sempre Milano, con Monza e Como, è pure in vetta per la presenza di N02 o biossido di azoto, gas tossico la cui presenza nell'atmosfera è principalmente legata alla diffusione dei propulsori diesel: con 38 microgrammi al metrocubo dovrebbe quasi dimezzare le emissioni di No2 per rientrare nei limiti di legge previsti nei prossimi 7 anni. Non va meglio considerando il Pm2.5, associato a tutti i processi di combustione, pericoloso per la salute umana. «L'Agenzia Europea dell'ambiente stima che nel 2020 nell'Unione quasi 250.000 morti siano stati attribuibili al superamento dei valori di Pm2,5 raccomandati dall'Oms» dettaglia l'analisi di Legambiente. Milano (con i suoi 23 microgrammi al metrocubo) dovrà abbattere del 57% le sue concentrazioni di particelle di particolato fine per rientrare nei parametri europei in vigore dal 2030. Secondo Di Simine, «l'AreaB, che coinvolge quasi tutta l'area urbana impedendo l'ingresso ai veicoli più inquinanti, è una buona intuizione ma insufficiente. Purtroppo la misura è stata depotenziata dall'intervento a gamba tesa della Regione che ha imposto i suoi provvedimenti anche al comune di Milano».

> **Riducendo la velocità si avranno meno inquinanti e maggiore sicurezza per tutti**

> **Metropoli vicina agli allevamenti intensivi e anche questo incide sull'aria**



Favorevole l'esponente di Legambiente sarebbe all'estensione del limite di 30 chilometri orari in tutta la città dal primo gennaio 2024: «Se abbiamo una velocità più regolare si avrà anche un piccolo contributo per la riduzione degli inquinanti ma soprattutto si garantirà maggiore sicurezza agli altri utilizzatori della strada. Oggi il motivo principale per cui i milanesi non usano abbastanza la bicicletta è la paura. L'incidente che ha coinvolto una mamma di 38 anni (investita mercoledì scorso da un camion in viale Brianza ndr) dimostra l'urgenza di studiare soluzioni per evitare il pericolo degli «angolo ciechi» quando i mezzi pesanti sono in movimento, attraverso dispositivi di sicurezza e una formazione che coinvolga tutti gli utenti della strada».

I punti essenziali

PRESENZA SCOMODA



Nemico Pm10
Assedio da troppo tempo

Milano fanalino di coda in Italia per il pm10 assieme a Cremona, deve tagliare del 43% le sue concentrazioni di inquinante entro il 2030

LE VITTIME DELA STRADA



Sicurezza
Per pedoni e ciclisti

«C'è l'urgenza di studiare soluzioni per evitare il pericolo degli «angoli ciechi» per i mezzi pesanti in movimento con dispositivi di sicurezza»