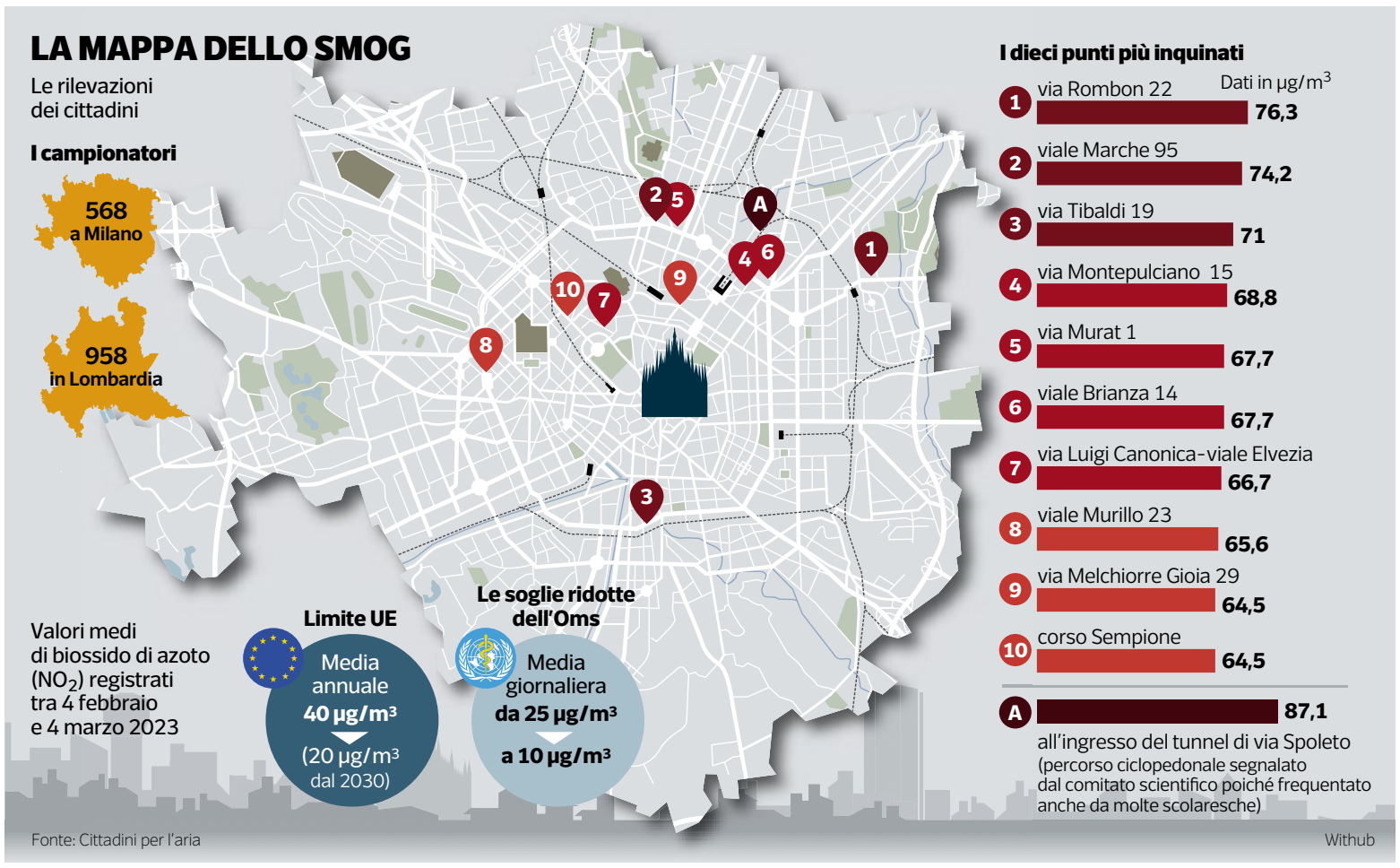
Primo piano | Inquinamento e mobilità



Dalle scuole allo shopping Milano respira biossido d'azoto

L'indagine diffusa di Cittadini per l'aria: «Siamo sempre oltre le soglie di allarme»

L'aria di Milano è colorata. Ma non è una buona notizia, perché ad ogni sfumatura — dal giallo al nero — corrisponde un più alto livello di allarme per le concentrazioni di biossido di azoto. Questo dicono i dati rilevati in un migliaio di punti della città da «Cittadini per l'aria», associazione che da anni è impegnata sul fronte dell'inquinamento atmosferico.

Il nome chimico del nemico è NO2, che deriva principalmente dalle emissioni del traffico automobilistico e in particolare dai motori diesel. I livelli di inquinamento non migliorano e sono stabilmente oltre le soglie ritenute dannose per la salute umana. Infatti, secondo i rilevamenti condotti dal 4 febbraio al 4 marzo dai volontari che hanno collaborato con la ricerca promossa da Cittadini per l'aria, e poi integrati con quelli registrati dalle centraline Arpa, la media di concentrazione mensile di biossido d'azoto a Milano è di 47 microgrammi per metro cubo d'aria, quindi oltre i 40 mg/m³ che rappresenta il limite medio su base annua (attualmente in via di revisione) da parte dell'Unione europea, e ben oltre gli standard indicati dall'Organizzazione mondiale della sanità: 10 mg/m³ di media su base annua e 25 mg/m³ media su base giornaliera.

La raccolta dei dati organizzata con i cittadini volontari ha consentito al pool di tecnici che ha collaborato con l'associazione anche valutazioni sui diversi scenari sul territorio urbano, a partire — per esempio — dalle aree attorno alle scuole, dove bambini e giovani trascorrono molte ore al giorno. Il primato in negativo è dell'istituto comprensivo Ciresola, poiché i campionatori posizionati in viale Brianza, hanno misurato valori medi fino a 68.8 mg/m³. Seguono il Tommaso Grossi di via Colletta (lato viale Umbria, 63.4 mg), Ermanno Olmi-Leopardi (lato via Bodio, 60.2) e Di Vona-Speri (via Porpora, 62.4). Ma c'è tanto biossido di azoto anche nell'aria che circonda le scuole d'infanzia di viale Corsica 94 (57 mg/m³) e di via Venini 7 (55.9).

Il punto peggiore della città è l'ingresso del tunnel di via Spoleto, sotto i binari della Stazione centrale, che gli stessi coordinatori della ricerca hanno trattano come caso a parte. Ma, come fa notare Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria, «si tratta comunque di un passaggio ciclopedonale che conduce a una scuola, di lì passano ogni giorni tantissimi bambini». Anche le vie dello shopping, dove le persone passeggiano tra i fumi del traffico,registrano concentrazioni importanti di NO2: per esempio, in corso Buenos Aires e corso XXII marzo con 61.3 in entrambi i casi, oppure corso Magenta (52.7) e via Senato (poco lontano dal Quadrilatero della moda) con 62.4 microgrammi di biossido d'azoto per metro cubo.

Cosa si può fare di fronte a questo scenario? «Area B e Area C non bastano — dice Anna Gerometta — bisogna ridurre le deroghe, eliminare il dispositivo MoveIn e soprattutto realizzare la città a 30 chilometri orari». E gli assessori comunali Elena Grandi (Ambiente) e Lamberto Bertolè (Welfare e salute) rivendicano i passi già compiuti da Palazzo Marino nella direzione di ridurre il numero di auto in città.

Giampiero Rossi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo studio

- «Cittadini per l'aria», associazione impegnata contro l'inquinamento ha promosso un rilevamento del biossido di azoto in città
- Dai sensori posizionati in vari punti di Milano risultano concentrazioni ben oltre le soglie indicate dall'Unione europea e dall'Oms

Il rincaro del ticket

Aumento Area C, i commercianti: «Costi che ricadono sui consumatori»

Come la fai la sbagli, direbbe qualcuno. Perché, come prevedibile, l'aumento di Area C non mette d'accordo nessuno: per chi troppo, per chi troppo poco. E non è l'unico provvedimento adottato da Palazzo Marino nella maxi delibera che rivoluziona la mobilità milanese ad essere al centro del dibattito. Lo sono anche la decisione di rendere il Quadrilatero della moda un'area libera dal traffico privato, il limite di sosta in Zona 1 e persino l'obbligo di adozione del sensore per l'angolo cieco sui tir. È la stessa maggioranza a intervenire per dire che «la strada è quella giusta, ma la situazione richiede più coraggio e meno propaganda». Parole di Enrico Fedrighini, del gruppo consiliare Beppe Sala Sindaco. E quindi: «Area C deve raddoppiare da 5 a 10 euro per funzionare da reale deterrente rispetto all'uso dell'auto». L'ennesima conferma, per Fedrighini, arriva proprio

Confronto Il sindaco Beppe Sala e il segretario generale di Confcommercio , Milano, Marco Barbieri scettico sull'aumento di Area C

dai risultati presentati dall'associazione Cittadini per l'Aria. Sempre su Area C il consigliere chiede di «cancellare le deroghe: mantenere esentati il 25% dei veicoli (fra ibridi ed elettrici) contraddice radicalmente l'obiettivo». Dall'altra parte dello spettro politico il deputato di FdI Riccardo De Corato parla di «colpo mortale sferrato al commercio milanese» riferendosi alle misure adottate nelle vie della moda. E proprio dal fronte commercianti arriva la presa di posizione della categoria: il segretario generale di Confcommercio Milano Marco Barbieri lancia l'allarme sulle «ripercussioni» dell'aumento di Area C «sui prezzi dei prodotti finali». L'aumento sarà infatti anche per il trasporto merci: «I commercianti cercheranno di assorbire il possibile ma inevitabilmente a un certo punto dovranno scaricare questi aumenti sul prezzo finale». Preoccupazione nel settore viene espressa anche sulla norma che riguarda i tir: qui l'auspicio è che «non si lascino i bus turistici fuori città» e l'augurio è che «siano stati fatti bene i conti su strumenti e installazioni che possono essere fatti nel breve periodo», dato che «tra camion e bus parliamo di circa 12-15.000 veicoli».

Stefania Chiale

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VkVSIyMjMjM0Nml3YzQtNmFkMS00ZWM1LTlkNzctOThmMWE3NjRhNmQ2IyMjMThmOTFmMjEtMWYwYi00MmY2LThlZmQtYzhjNTY3ZjMyOThhIyMjMjAyMy0wNy0xM1QwODo1NzoyOSMjI1ZFUg==