

**Polveri alle stelle**

Da Nord a Sud, le amministrazioni provano a correre ai ripari. Milano e tutto il Nord nel mirino, sfioramenti anche a Frosinone. Pesa il crollo delle piogge. Veneto, Piemonte, Emilia Romagna cercano di uscire dal guado con la cabina di regia

DANIELA FASSINI

**È** allarme smog in tutta Italia. Da Nord a Sud le amministrazioni corrono ai ripari contro le polveri sottili che, complice il caldo e l'assenza di pioggia, soffocano le città. Stop alle auto più inquinanti a Milano, sconsigliata l'attività fisica all'aperto e le passeggiate nei parchi della città a bambini ed anziani in quasi tutto il nord. Addirittura a Torino il Comune invita i cittadini a rimanere in casa e a chiudere finestre e porte. Qui la concentrazione di polveri è salita a 114 microgrammi per metro cubo. Più del doppio del limite consentito, che è di 50 microgrammi per metro cubo. E lo ha già fatto per 68 giorni. Oltre 30 giorni di sfioramento nell'anno rispetto a quelli consentiti dall'Unione europea, che si ferma a 35. E sarebbe proprio Torino la città più inquinata d'Italia tanto che la primavera scorsa la Commissione europea lanciò un ultimo avvertimento all'Italia in merito al problema dello smog, indicando proprio nel capoluogo piemontese una delle aree del territorio nazionale maggiormente interessata. E non è solo la Pianura padana ad essere coperta da una nube marrone che si vede anche dallo spazio.

L'emergenza smog non dà tregua. Almeno fino alle prossime piogge attese e sperate per il fine settimana, quando, il "figlio di Ophelia", dicono i meteorologi, oltrepasserà le Alpi. Coldiretti punta il dito contro i cambiamenti climatici: il 2017 è il secondo anno più caldo di sempre. Nel solo mese di ottobre c'è stato un calo del 79% in meno di pioggia, con una perdita del 92% al Nord. L'Italia intanto fa i conti con le polveri sottili. Il lungo elenco delle città da "bollino rosso" va da Torino a Venezia, da Verona a Cremona (seconda nella classifica nera dopo Torino con 60 giorni di sfioramento già raggiunti nel 2017). Ma non si salva neppure Padova (55 giorni) e parte dell'Emilia Romagna.

E anche Frosinone (che non è al Nord e tanto meno in quella "cannera a gas" della Pianura Padana) con 54 giorni "neri". A Napoli è attivo il divieto di circolazione delle auto dalle 9 alle 12:30 e dalle 14:30 alle 19:30. Sono in tutto 25 le città italiane che hanno superato per oltre 50 giorni il limite tollerato delle polveri sottili. A Milano, dove il livello dello smog ha attivato il piano di "Emergenza 1", il più alto, con 52 giorni di sfioramento, il sindaco Giuseppe Sala ha fermato le auto più inquinanti e ridotto di 1 grado la temperatura di case e negozi. Situazione intollerabile. Servono misure strutturali, ammette il primo cittadino milanese che strizza l'occhio a Parigi e a Londra per l'impegno attuato sul fronte inquinamento. Sala si confronta sul tema con i suoi colleghi nella capitale francese oggi e domani per il vertice delle metropoli mondiali, C40. «Noi pensiamo - aggiunge Sala - che la soluzione siano i mezzi pubblici ecologici, per quelli privati diamo tempo di adeguarsi. Bisogna porsi obiettivi sfidanti da raggiungere in un conto numero di anni». Con il coordinamento del ministero dell'Ambiente, a giugno, Emilia Romagna, Piemonte, Lombardia e Veneto hanno firmato il "Nuovo accordo di programma" contro le polveri sottili. L'intesa punta a misure strutturali e attuate allo stesso modo nelle quattro regioni.

«L'emergenza smog, sempre più cronica, non conosce stagioni - sottolinea intanto Legambiente -. Quest'anno il picco di polveri sottili nell'aria non ha aspettato il rigido inverno, anzi è arrivato con largo anticipo, complici i cambiamenti climatici». L'associazione ambientalista punta il dito contro le Amministrazioni. Contro la «mancanza di interventi strutturali da parte di regioni e sindaci per arginare il problema». Secondo uno studio pubblicato sulla rivista *The Lancet*, lo smog uccide 9 milioni di persone l'anno. «L'inquinamento atmosferico fa più morti degli incidenti stradali» sostengono i ricercatori della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile in un report realizzato in collaborazione con Enea e Ferrovie dello Stato. «L'Italia è tra i peggiori Paesi europei per l'inquinamento atmosferico - aggiungono - Per risolvere la situazione servono politiche innovative, interventi efficaci sui trasporti ma anche sull'agricoltura e sul riscaldamento da legna. Una ricetta anti-smog, con soluzioni strutturali che superano le emergenze e puntano sullo sviluppo della *green economy*».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Torino chiude per smog. Città, è incubo Pm 10**

Appendino: non aprite finestre  
Sala: ora misure strutturali

**in cifre**

**114**

IL LIVELLO PM10 A TORINO, OLTRE IL DOPIO DEL LIMITE (50)

**25**

LE CITTÀ DA "BOLLINO NERO" PER AVER SUPERATO I LIMITI

**9 milioni**

I DECESSI AL MONDO, OGNI ANNO, LEGATI ALLO SMOG



**Qui Parigi**

**Cambiare i trasporti per vivere meglio**

DANIELE ZAPPALÀ  
PARIGI

I parigini respirano meglio, secondo l'ultimo rapporto di Airparif, l'organismo indipendente che gestisce il monitoraggio nella capitale francese. La popolazione esposta a livelli pericolosi di polveri sottili è calata drasticamente fra il 2015 e il 2016: del 70%, nel caso delle polveri inferiori a 2,5 micron.

La giunta guidata dalla sindaco socialista Anne Hidalgo continua ad annunciare misure soprattutto nella mobilità, prefigurando una capitale senza vetture diesel nel 2024 e senza veicoli a benzina nel 2030. Per Christophe Najdovski, l'assessore ai Trasporti, occorre perseverare: «Meno auto a Parigi significa più spazio per gli altri trasporti, meno rumore e meno inquinamento». Secondo i dati della giunta, la circolazione automobilistica nella capitale è calata di circa il 30% nell'ultimo decennio, anche grazie a una campagna di trasformazioni architettoniche per riordinare sulle carreggiate, allargando i marciapiedi e lasciando spazio alle nuove linee di tram che for-

meranno presto un anello completo lungo i viali dei marciapiedi, più interni rispetto alla circosollatazione (*boulevard périphérique*). Questi cambiamenti creano difficoltà crescenti anche di parcheggio per i residenti, con polemiche alimentate talora pure dai commercianti. Ma il risultato è che soprattutto fra i giovani parigini crescono quelli che considerano il possesso di un'auto come un lusso non necessario, se non addirittura una "palla al piede". Un'impressione resa possibile dalla crescente disponibilità di alternative all'auto di proprietà, compreso il servizio di *car sharing* "Autolib", forme ormai di quasi 4 mila piccole vetture elettriche ripartite in 1100 stazioni che coprono in tutto un centinaio di comuni della regione metropolitana. Lo scorso agosto, il servizio ha superato la soglia simbolica dei 300 mila noleggi mensili. Sempre quest'estate, ha festeggiato invece 10 anni "Vélib", l'analogo sistema di noleggio di biciclette che registra ormai una media di 65 mila tragitti al giorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Car sharing, bici, parcheggi ridotti. Ormai per tanti giovani guidare diventa inutile**

**Anna Gerometta, presidente Onlus «Cittadini per l'aria»: a Milano il primo nemico è il traffico, ma bisogna vietare pure i pellet**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Qui Londra**

**Superticket e taxi, si cerca la svolta green**

GIOVANNI MASPERO  
LONDRA

Il fumo di Londra è così leggendario da dare il nome a un inconfondibile colore dei tessuti di gran classe. Ma non è un gran vantaggio per i martoriati polmoni dei cittadini. La capitale inglese è infatti una delle città più inquinate del mondo e non è certo un caso se l'Inghilterra ha annunciato la fine delle vendite delle auto diesel nel 2040 (la Scozia ha deciso di anticipare addirittura al 2023), investendo un miliardo di sterline per la mobilità elettrica. Non solo: sono state istituite 27 zone a pedaggio nelle aree urbane di tutto il Regno Unito e da lunedì chi vorrà entrare nella capitale con un veicolo troppo inquinante dovrà pagare un ticket giornaliero di 10 sterline. L'obiettivo è scoraggiare il traffico e contemporaneamente finanziare l'installazione di filtri di ultima generazione su bus e auto pubbliche. Intanto la compagnia dei taxi di Londra, rilevata da una società cinese, ha già pianificato l'elettrificazione di tutti i veicoli nei prossimi due anni. Il sindaco Sadiq

Khan ha annunciato un *audit* di qualità dell'aria in 50 scuole elementari nelle aree peggiori di Londra; la prima è nei pressi della Beech Street, dove i livelli di inquinamento sono il doppio del limite legale. Del resto a gennaio tutti i giornali avevano lanciato l'allarme: l'atmosfera della capitale aveva superato in tossicità quella di Pechino; si calcola che in media ogni anno muoiono 9.400 londinesi per ragioni direttamente collegate a ciò che respirano. A lungo ancora deve dunque scorrere il fiammifero sotto i ponti prima di superare l'emergenza, che l'anno scorso ha indotto l'amministrazione a diffondere avvisi di cautela alle fermate degli autobus, nelle stazioni della metropolitana e agli angoli delle strade. Ma il problema non è solo il traffico: c'è anche l'«effetto caminetto», perché molte case sono tuttora riscaldate con camini e stufe a legna che emettono il micidiale particolato; il quale aumenta bruciando legna ancora umida, come fanno in molti. Per questo sono stati promossi incentivi di efficienza energetica per impianti a pompa di calore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il sindaco Khan sta provando a invertire la rotta sulle rive del Tamigi**

**«I rimedi? Iniziamo con lo stop a diesel e stufe a legna»**



Anna Gerometta

GIULIO ISOLA

«L a qualità dell'aria non è un bene negoziabile», è lo scritto chiaro tra i loro intenti i «Cittadini per l'aria», onlus nata a Milano nel 2015. La presidente Anna Gerometta infatti non transige su quello che si respira in questi giorni. Siamo in autunno, non piove e per l'inquinamento tutti gli anni è la stessa storia... Sì, però quest'anno abbiamo fatto qualcosa di diverso: abbiamo portato la Regione Lombardia al Tar e così, per evitare una condanna, il Pirellone ha deliberato l'aggiornamento del Piano regionale dell'aria. Siamo aspettando che

lo facciamo, ma per ora i primi segnali sono pessimi: provvedimenti inadeguati, a volte controproducenti. Vediamoli. Per esempio si prevede l'eliminazione dei diesel euro 3 senza filtro antiparticolato solo a partire dal 2018, mentre sono già fuorilegge in molti Paesi europei da anni: tra l'altro la loro produzione di ozono è molto alta e dunque andrebbero bloccati anche d'estate. Altro esempio: da noi il utilizzo della legna e dei pellet per riscaldamento dovrebbe essere vietato, perché è 20 volte più inquinante del metano; invece sempre più persone, soprattutto nell'area metropolitana, per risparmiare in-

stallano piccole stufe a biomassa al posto del metano. Scusi, ma più ecologico e sostenibile del legno cosa c'è? Ecco, lo stesso equivoco del diesel: per anni si è incentivato pensando che avesse impatto inferiore alla benzina, invece non è così. Il legno non è ecologico per niente, anche le stufe di ultima generazione inquinano ben più del gas, emettono polveri sottili e *black carbon* che si deposita sulle ghiacciaie facendoli sciogliere più velocemente. Non a caso il Comune con la maggiore concentrazione di benzopirene cancerogeno è in Trentino: dove ci si scaldava a legna. Dunque niente caminetti? Non è accettabile che si indu-

cano le persone a ritenere sostenibili le caldaie a legna: inquinano di più persino dentro casa! Comunque il primo vero nemico nelle città è il traffico, sia perché il gasolio da riscaldamento che in via di disseminazione, sia perché il danno ai polmoni dipende in misura diretta dalla vicinanza della fonte: le marmite delle auto. E' chiaro che le pubbliche amministrazioni devono offrire alternative di trasporto: treni e metropolitane, città ciclabili... Bisogna avere il coraggio di imporre di-

vieti: i diesel vanno eliminati dalle città, di qualunque euro siano (il *Dieselgate* insegna), perché emettono fumi cancerogeni. La vostra proposta? Abbiamo presentato al Comune di Milano un piano di eliminazione progressiva con queste tappe: dal 1° gennaio 2018 divieto di circolazione per Euro 3 e 4 senza Fap in tutta la città e tassa (presto a Londra si pagheranno 10 sterline al giorno...) per i motori dotati di filtro ma che superano certi livelli emissivi; secondo la tabella internazionale Equa Air Quality; dal 2025 divieto di accesso a tutti i diesel. Questo sì che ridurrebbe aria alla città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA