

Legambiente presenta Mal'aria 2021, Torino maglia nera

Anche in tempo di pandemia in Italia l'emergenza smog non si arresta e si cronicizza sempre di più.

È quanto emerge in sintesi dal report annuale *Mal'aria di città 2021* di Legambiente nel quale l'associazione ambientalista traccia un doppio bilancio sulla qualità dell'aria nei capoluoghi di provincia nel 2020, stilando sia la classifica delle città fuorilegge per avere superato i limiti giornalieri previsti per le polveri sottili (Pm10) sia la graduatoria delle città che hanno superato il valore medio annuale per le polveri sottili (Pm10) suggerito dalle Linee guida dell'Organizzazione mondiale della Sanità (OMS), che stabilisce in 20 microgrammi per metro cubo ($\mu\text{g}/\text{mc}$) la media annuale per il Pm10 da non superare contro quella di 40 $\mu\text{g}/\text{mc}$ della legislazione europea.

E il quadro complessivo che emerge è preoccupante: nel 2020 nella Penisola su 96 capoluoghi di provincia analizzati **35** hanno superato **almeno con una centralina il limite previsto per le polveri sottili (Pm10), ossia la soglia dei 35 giorni nell'anno solare con una media giornaliera superiore ai 50 microgrammi/metro cubo.**

A Torino spetta la **maglia nera con 98 giorni di sforamenti** registrati nella centralina Grassi, seguita da **Venezia** (via Tagliamento) **con 88**, **Padova** (Arcella) **84**, **Rovigo** (Largo Martiri) **83** e **Treviso** (via Lancieri) **80**. Al sesto posto in classifica si trova **Milano[1]** (Marche) **79**, seguita da **Avellino** (scuola Alighieri) e **Cremona** (Via Fatebenefratelli) **con 78 giorni di sfornamento**, **Frosinone** (scalo) **77**, **Modena** (Giardini) e **Vicenza** (San Felice) che **con 75 giorni di superamento dei limiti chiudono le 10 peggiori città.**

Poco rassicurante anche il confronto con i parametri dettati dall'OMS, di gran lunga più stringenti rispetto a quelli della legislazione europea, e che hanno come target esclusivamente la salute delle persone. Nel 2020 sono **60 le città italiane** (il 62% del campione analizzato) che hanno fatto registrare una media annuale superiore ai 20 microgrammi/metrocubo ($\mu\text{g}/\text{mc}$) di polveri sottili rispetto a quanto indicato dall'OMS. A guidare la classifica è sempre **Torino con 35 microgrammi/mc come media annuale di tutte le centraline urbane del capoluogo**, seguita da **Milano, Padova e Rovigo (34 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Venezia e Treviso (33 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Cremona, Lodi, Vicenza, Modena e Verona (32 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**. Oltre alle città del nord però, a superare il limite suggerito dall'OMS sono anche città come **Avellino (31 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Frosinone (30 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Terni (29 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Napoli (28 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Roma (26 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Genova e Ancona (24 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Bari (23 $\mu\text{g}/\text{mc}$)**, **Catania (23 $\mu\text{g}/\text{mc}$)** solo per citarne alcune.

Per Legambiente i dati di Mal'aria ci ricordano che il 2020, oltre ad essere stato segnato dalla pandemia ancora in corso, è stato anche contrassegnato dall'emergenza smog e dalla mancanza di misure specifiche per uscire dalla morsa dell'inquinamento. Lo dimostra la **mancanza di ambizione dei Piani nazionali e regionali e degli Accordi di programma che negli ultimi anni si sono succeduti** ma che, nella realtà dei fatti, sono stati puntualmente elusi e aggirati localmente pur di non dover prendere decisioni impopolari insieme al ricorso sistematico della deroga (come nel caso del blocco degli Euro4 nelle città che sarebbe dovuto entrare in vigore dal primo ottobre 2020 e che è stato prima posticipato al gennaio 2021 e poi all'aprile successivo).

E lo dimostrano anche **le due procedure di infrazione** comminate all'Italia per il mancato rispetto dei limiti normativi previsti della Direttiva europea per il Pm10 e gli ossidi di azoto, **a cui si è aggiunta lo scorso novembre una nuova**

lettera di costituzione in mora da parte della Commissione europea in riferimento alle eccessive concentrazioni di particolato fine (Pm2,5) a cui ora l'Italia dovrà rispondere, essendo state giudicate "non sufficienti" le misure adottate dal nostro Paese per ridurre nel più breve tempo possibile tali criticità.

"L'inquinamento atmosferico – dichiara **Giorgio Zampetti, direttore generale di Legambiente** – è un problema complesso che dipende da molteplici fattori come il traffico, il riscaldamento domestico, l'agricoltura e l'industria in primis. Proprio per tale complessità è una questione che non può essere affrontata in maniera estemporanea ed emergenziale, come fatto fino ad oggi dal nostro Paese che purtroppo è indietro sulle azioni da mettere in campo per ridurre l'inquinamento atmosferico, ma va presa di petto con una chiara visione di obiettivi da raggiungere, tempistiche ben definite e interventi necessari, in primis sul fronte della mobilità sostenibile.

La pandemia in corso non ci deve far abbassare la guardia sul tema dell'inquinamento atmosferico.

Anzi, è uno stimolo in più, a partire dalla discussione in corso sul Piano nazionale di ripresa e resilienza, perché non vengano sprecate le risorse economiche in arrivo dall'Europa. In particolare chiediamo che vengano destinate cifre adeguate per la mobilità urbana sostenibile, sicura e con una vision zero anche per riqualificare le strade urbane e le città. È urgente – **conclude Zampetti** – procedere con misure preventive e azioni efficaci, strutturate e durature città pulite e più vivibili dopo la pandemia. Una sfida europea, quella delle *Clean Cities*, a cui stiamo lavorando in rete con tante altre associazioni. "

Proposte – In particolare per Legambiente è urgente intervenire in maniera rapida con misure efficaci affrontando il problema in modo strutturale e con una pianificazione adeguata e incrociando due temi cruciali: quello della mobilità sostenibile e dell'uso dello spazio pubblico e della strada prevedendo interventi ad hoc che, se integrati insieme ad altre misure riguardanti il settore del riscaldamento e dell'agricoltura, potranno portare benefici immediati e duraturi.

Occorre prevedere, ad esempio, il potenziamento del trasporto pubblico locale e della mobilità condivisa, elettrica ed efficiente per garantire il diritto di muoversi senza inquinare, lo stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città, senza deroghe nè scappatoie, lo stop agli incentivi per la sostituzione dei mezzi più vecchi e inquinanti a favore di mezzi più nuovi ma ugualmente inquinanti. Perché stiamo parlando di incentivi che rischiano di far spendere molti soldi ai cittadini inutilmente, per comprare auto già obsolete o presto fuori legge.

Occorre inoltre ripensare lo spazio pubblico con corsie preferenziali per tpl, centri urbani secondo la vision zero, con l'estensione delle aree pedonali nei centri urbani e nei quartieri, percorsi ciclopedonali e zone 30. Sul fronte del riscaldamento domestico, servono abitazioni ad emissioni zero grazie alla capillare diffusione del "Bonus 110%" che favorisca il progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, e a metano nei prossimi anni.

Infine serve anche un cambiamento della filiera agro-zootecnica rafforzando ed estendendo temporalmente le misure invernali di limitazione o divieto di spandimento di liquami e digestati; istituendo l'obbligo di copertura delle relative vasche di stoccaggio; sostenendo, attraverso misure PSR, investimenti aziendali volti ad attuare operazioni di trattamento, sia delle emissioni di stalla sia dei liquami e letami, con processi che prevedano la produzione di biometano,

la separazione solido-liquido, le macchine agricole per migliorare la modalità di applicazione al suolo di liquami e digestati.

Ogni anno nella Penisola, stando ai dati dell'EEA, sono oltre 50mila le morti premature dovute all'esposizione eccessiva ad inquinanti atmosferici come le polveri sottili (in particolare il Pm_{2,5}), gli ossidi di azoto (in particolare l'NO₂) e l'ozono troposferico (O₃). Da un punto di vista economico, parliamo di diverse decine di miliardi all'anno (stimate tra i 47 e i 142 miliardi di euro/anno) tra spese sanitarie e giornate di lavoro perse. Infatti, le morti premature sono solo la punta dell'iceberg del problema sanitario connesso con l'inquinamento atmosferico.

“Nei prossimi mesi – spiega **Andrea Minutolo, responsabile scientifico di Legambiente** – l'OMS pubblicherà le nuove linee guida che suggeriranno valori ancora più stringenti di quelli attuali, a seguito degli approfondimenti scientifici internazionali avvenuti negli ultimi anni. Inoltre la Commissione europea, che sta ragionando sulla revisione della direttiva sulla qualità dell'aria, è intenzionata a far convergere i limiti normativi con quelli dell'OMS. Su questo aspetto da anni chiediamo questo tipo di convergenza dei limiti di legge con le raccomandazioni dell'OMS che, è bene ricordarlo, si riferiscono alla sola tutela della salute delle persone”.

Focus Roma e Milano – Infine il report Mal'aria 2021 raccoglie anche il focus dal titolo “Roma e Milano Clean Cities” in cui si fa il punto sulle concentrazioni medio annue di biossido di azoto nelle due città capoluogo di provincia. Nonostante i mesi di lockdown e la diffusione dello smart working, a Roma e Milano è stato superato quello che sarà il nuovo valore medio

annuale suggerito dall'OMS per il biossido di azoto (NO₂), ossia 20 microgrammi per metro cubo (µg/mc). In particolare a Roma lo scorso anno il valore medio annuo di NO₂ è stato di 34 µg/m³, mentre a Milano di 39 µg/m³.

Legambiente ricorda, inoltre, che le auto sono la fonte principale di inquinamento in città e che le emissioni fuorilegge delle auto diesel continuano a causare un aumento della mortalità, come è emerso anche da un recente studio presentato lo scorso settembre da un consorzio italiano che comprende consulenti (Arianet, modellistica), medici ed epidemiologi (ISDE Italia, Medici per l'Ambiente) e Legambiente, nonché la piattaforma MobileReporter.

Lo studio in questione – che si inquadra nella più ampia iniziativa transfrontaliera sull'inquinamento del traffico urbano **Clean Air For Health** stima per la prima volta in assoluto la quota di inquinamento a Milano imputabile alle emissioni delle auto diesel che superano, nell'uso reale, i limiti fissati nelle prove di laboratorio alla commercializzazione. In particolare nel capoluogo lombardo sono proprio i veicoli diesel "Euro4" ed "Euro5" a provocare la maggior parte dell'inquinamento da NO₂: circa il 30% nel corso del 2018. Per questo Legambiente chiede subito, come era stato previsto nell'accordo tra governo e regioni della pianura Padana, il blocco della circolazione dei diesel "Euro4" e della auto a benzina "Euro1" e al 2025 l'estensione del blocco totale annuale anche all' "Euro5" diesel e così via.

Petizione e mobilitazione social – In occasione del dossier Mal'aria 2021, Legambiente lancia oggi anche una **petizione on line** – in cui sintetizza le sue richieste per città più vivibili e pulite invitando i cittadini a firmarla. Alla raccolta firme, si affianca anche una **mobilitazione social** attraverso la quale l'associazione chiede oggi a tutte le

persone di scattarsi un selfie in primo piano con una mascherina bianca, sulla quale scrivere il claim **#noallosmog**, davanti alla finestra aperta o in un luogo simbolo della vostra città (statua, piazza, ecc). E di pubblicare la foto sui propri profili e pagine social taggando @Legambiente e usando gli hashtags **#malaria e #noallosmog**.