

MITI ECOLOGISTI

Sorpresa: l'inquinamento aumenta anche senza auto

CREATO

25_03_2020



**Stefano
Magni**



“La Terra torna a respirare. Decenni di super-consumo e super-produzione hanno mostrato il conto. All'improvviso un virus ci ha fermati. Ho deciso di digiunare per 3 giorni. Dare al corpo l'opportunità di recuperare da tutti gli eccessi. Dato che l'aria è

pulita, abbiamo una vacanza per reni e fegato, e non solo". Con queste parole intrise di mistica ecologista, Gunter Pauli, il consulente assunto da Giuseppe Conte, [descriveva in un tweet](#) (poi rimosso) quel che i Verdi hanno sempre avuto in mente: che il male dell'uomo è il bene del pianeta. Meno uomini in giro, aria più pulita da respirare (per i pochi che lo possono ancora fare). Ma, con buona pace di Pauli, questa correlazione è stata appena smentita dalle centraline Arpa, che, pur nell'assenza totale del traffico, [registrano aumenti di polveri sottili](#) in tutte le città italiane. Stiamo parlando di quelle stesse centraline i cui dati, negli ultimi decenni hanno indotto molte giunte comunali a sospendere in tutto o in parte il traffico di automobili nelle loro città, con aree pedonali, Zone a traffico limitato (Ztl) e tante domeniche a piedi.

In senso lato, l'inquinamento è sempre sotto controllo, come è ovvio che sia in una condizione in cui nessun veicolo circola. La soglia di allarme non è mai stata superata. Tuttavia è la tendenza ad essere pressoché inspiegabile: si registra un notevole incremento, fino a toccare una soglia di allarme, in giorni in cui le centraline avrebbero dovuto registrare il minimo storico. Lo scenario non cambia in nessuna grande città italiana, da Torino a Napoli, da Milano a Roma, la tendenza è sempre la stessa: tutte le sostanze inquinanti monitorate dall'Arpa non sono affatto diminuite. A Roma, il [PM10](#) era a 31 il giorno 12 è a 41 il giorno 20, con un picco di ben 49 il 18. Stessa sorte per il PM2,5: 24 il 12, 35 il 20. A Milano dopo una settimana di traffico praticamente inesistente, le polveri sottili hanno avuto un netto incremento, passando dai valori minimi registrati il 12 marzo a valori addirittura triplicati il 18 e il 20 marzo. Il PM10 era a 31 il giorno 12, per passare a 48 il giorno 20, con un picco di 50 il 18 marzo. Stessa tendenza per il PM2,5: era a 20 il giorno 12, per poi passare a 37 il giorno 20, con un picco di 38 il giorno 18. Da notare che il 18 marzo non c'è stata alcuna riapertura al traffico. Prima del 12 marzo, dunque prima che tutta Italia venisse chiusa, troviamo valori inferiori a 31.

A dare una spiegazione di questo mistero, nei giorni scorsi, è stata Arpa Veneto. "Il motivo principale – [spiegava il 17 marzo Luca Marchesi](#), direttore generale dell'Arpa della regione del Nordest – è la stretta correlazione fra polveri e meteo. Quest'ultimo è comunque e sempre nel breve termine il fattore determinante e prevale rispetto agli altri fattori emissivi. In questo periodo ad una settimana, a fine febbraio, di vento e pioggia che ha abbassato i livelli, ne è seguita una di grande stabilità atmosferica. Inoltre più persone a casa significa più riscaldamento acceso. La notizia positiva è che in primavera le condizioni meteo sono favorevoli alla dispersione degli inquinanti e quindi nel prossimo periodo (questo periodo, per chi legge, ndr) l'aria dovrebbe migliorare".

Di fatto, anche se la componente emissiva secondaria (traffico urbano) è pressoché

sparita, è invece rimasta sostanzialmente inalterata la componente emissiva primaria: il riscaldamento civile. Il meteo fa il resto. Ed è questa la lezione che molte giunte comunali potrebbero e dovrebbero imparare da questa tragica esperienza: il traffico incide solo in parte sull'inquinamento e non è neppure la parte più rilevante. Inutile pensare, in un sistema molto più complesso di quanto si creda, di poter alzare o abbassare il livello di inquinamento, manovrando solo il telecomando del traffico, con regole e divieti da imporre ai cittadini. Non si giustificano le costose Ztl e le scomode domeniche a piedi, i permessi per la circolazione dati col contagocce a categorie protette e i progetti di estensione delle Ztl a intere città. Si devono semmai cambiare i metodi di riscaldamento, prima di obbligare tutti a usare mezzi collettivi.