AbruzzoWeb
Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click

QUALITA' ARIA: L'AQUILA RAGGIUNGE SUFFICIENZA, 85 PER CENTO CITTA' INQUINATE, ROMA E MILANO LE PEGGIORI

30 Settembre 2020



L'AQUILA – Che aria si respira nelle città italiane e che rischi ci sono per la salute?

Di certo non tira una buona aria e con l'autunno alle porte, unito alla difficile ripartenza dopo il lockdown in tempo di Covid, il problema dell'inquinamento atmosferico e dell'allarme smog rimangono un tema centrale da affrontare.

A dimostrarlo sono i nuovi dati raccolti da Legambiente nel report "Mal'aria", edizione speciale nel quale l'associazione ambientalista ha stilato una "pagella" sulla qualità dell'aria di 97 città italiane sulla base degli ultimi 5 anni – dal 2014 al 2018 – confrontando le concentrazioni medie annue delle polveri sottili (Pm10, Pm2,5) e del biossido di azoto (NO2) con i rispettivi limiti medi annui suggeriti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (Oms): 20µg/mc per il Pm10; 10 µg/mc per il Pm2,5; 40 µg/mc per il NO2.

Limiti, quelli della Oms, che hanno come target esclusivamente la salute delle persone e che sono di gran lunga più stringenti rispetto a quelli della legislazione europea (limite medio annuo 50 µg/mc per il Pm10, 25 µg/mc per il Pm2,5 e 40 µg/mc per il NO2) e il quadro che emerge dal confronto realizzato da Legambiente è preoccupante: solo il 15% delle città analizzate ha la sufficienza contro l'85% sotto la sufficienza.

Delle 97 città di cui si hanno dati su tutto il quinquennio analizzato (2014 – 2018) solo l'15% (ossia 15) raggiungono un voto superiore alla sufficienza: Sassari (voto 9), Macerata (8), Enna, Campobasso, Catanzaro, Grosseto, Nuoro, Verbania e Viterbo (7), L'Aquila, Aosta, Belluno, Bolzano, Gorizia e Trapani (6).

Sassari prima della classe con voto 9 in quanto dal 2014 al 2018 ha sempre rispettato i limiti previsti dall'OMS per le polveri

sottili (Pm10 e Pm2,5) e per il biossido di azoto (NO2) ad eccezione degli ultimi 2 anni in cui solo per il Pm10 il valore medio annuo è stato di poco superiore al limite OMS; analoghe considerazioni con Macerata (voto 8), in quanto pur avendo sempre rispettato nei 5 anni i limiti, per il Pm2,5 non ci sono dati a supporto per gli anni 2014, 2015 e 2016 che quindi la penalizzano.

Le altre città sopra la sufficienza, pur avendo spesso rispettato i limiti suggeriti dall'OMS mancano di alcuni dati in alcuni anni, a dimostrazione che per tutelare la salute dei cittadini bisognerebbe comunque garantire il monitoraggio ufficiale in tutte le città di tutti quegli inquinanti previsti dalla normativa e potenzialmente dannosi per la salute.

La maggior parte delle città – l'85% del totale – sono sotto la sufficienza e scontano il mancato rispetto negli anni soprattutto del limite suggerito per il Pm2,5 e in molti casi anche per il Pm10.

Fanalini di coda le città di Torino, Roma, Palermo, Milano e Como (voto 0) perché nei cinque anni considerati non hanno mai rispettato nemmeno per uno solo dei parametri il limite di tutela della salute previsto dall'OMS.

Dati che Legambiente lancia oggi alla vigilia del 1 ottobre, data in cui prenderanno il via le misure e le limitazioni antismog previste dall'«Accordo di bacino padano» in diversi territori del Paese per cercare di ridurre l'inquinamento atmosferico, una piaga dei nostri tempi al pari della pandemia e che ogni anno, solo per l'Italia, causa 60mila morti premature e ingenti costi sanitari. Il Paese detiene insieme alla Germania il triste primato a livello europeo.

Per questo con Mal'aria edizione speciale Legambiente chiede anche al Governo e alle Regioni più coraggio e impegno sul fronte delle politiche e delle misure da mettere in campo per avere dei risultati di medio e lungo periodo.

Un coraggio che per Legambiente è mancato alle quattro regioni dell'area padana (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) che, ad esempio, hanno preferito rimandare all'anno nuovo il blocco alla circolazione dei mezzi più vecchi e inquinanti Euro4 che sarebbe dovuto scattare questo 1 ottobre nelle città sopra i 30 mila abitanti.

Una mancanza di coraggio basata sulla scusa della sicurezza degli spostamenti con i mezzi privati e non pubblici in tempi di Covid, o sulla base della compensazione delle emissioni inquinanti grazie alla strutturazione dello smart working per i dipendenti pubblici.

"Per tutelare la salute delle persone – dichiara Giorgio Zampetti, direttore generale di Legambiente – bisogna avere coraggio e coerenza definendo le priorità da affrontare e finanziare. Le città sono al centro di questa sfida, servono interventi infrastrutturali da mettere in campo per aumentare la qualità della vita di milioni di pendolari e migliorare la qualità dell'aria, puntando sempre di più su una mobilità sostenibile e dando un'alternativa al trasporto privato. Inoltre serve una politica diversa che non pensi solo ai blocchi del traffico e alle deboli e sporadiche misure anti-smog che sono solo interventi palliativi".

"Il governo italiano, grazie al Recovery Fund, ha un'occasione irripetibile per modernizzare davvero il Paese, scegliendo la strada della lotta alla crisi climatica e della riconversione ecologica dell'economia italiana. Non perda questa importante occasione e riparta dalle città incentivando l'utilizzo dei mezzi pubblici, potenziando la rete dello sharing mobility e raddoppiando le piste ciclopedonali. Siamo convinti, infatti, che la mobilità elettrica, condivisa, ciclopedonale e multimodale sia l'unica vera e concreta possibilità per tornare a muoverci più liberi e sicuri dopo la crisi Covid-19, senza trascurare il rilancio economico del Paese".

"L'inquinamento atmosferico nelle città – aggiunge Andrea Minutolo, responsabile scientifico di Legambiente – è un fenomeno complesso poiché dipende da diversi fattori: dalle concentrazioni degli inquinanti analizzati alle condizioni meteo climatiche, passando per le caratteristiche urbane, industriali e agricole che caratterizzano ogni singola città e il suo hinterland. Nonostante le procedure di infrazione a carico del nostro Paese, nonostante gli accordi che negli anni sono stati stipulati tra le Regioni e il Ministero dell'Ambiente per ridurre l'inquinamento atmosferico a cominciare dall'area padana, nonostante le risorse destinate in passato e che arriveranno nei prossimi mesi/anni con il Recovery fund, in Italia manca ancora la convinzione di trasformare concretamente il problema in una opportunità. Opportunità che prevede inevitabilmente dei sacrifici e dei cambi di abitudini da parte dei cittadini, ma che potrebbero restituire città più vivibili, efficienti, salutari e a misura di uomo".

Focus Mal'aria

Tornando ai dati del report Mal'aria edizione straordinaria i giudizi che ne seguono per le 97 città analizzate sono il frutto quindi del "rispetto" o "mancato rispetto" del limite previsto per ciascun parametro (inteso come concentrazione media annuale) rispetto a quanto suggerito dall'OMS per ogni anno analizzato.

Tra gli altri dati che emergono: per le polveri sottili la stragrande maggioranza delle città abbia difficoltà a rispettare i valori limite per la salute: infatti per il Pm10 mediamente solo il 20% delle 97 città analizzate nei cinque anni ha avuto una concentrazione media annua inferiore a quanto suggerito dall'OMS; percentuale che scende drasticamente al 6% per il Pm2,5 ovvero le frazioni ancora più fini e maggiormente pericolose per la facilità con le quali possono essere inalate dagli apparati respiratori delle persone.

Più elevata la percentuale delle città (86%) che è riuscita a rispettare il limite previsto dall'OMS[1] per il biossido di azoto (NO_2). Il non rispetto dei limiti normativi imposti comporta l'apertura da parte dell'Unione europea di procedure di infrazione a carico degli Stati membri con delle conseguenze economiche per gli stessi.

Focus auto

Nel report Legambiente, inoltre, dedica un focus sulle auto come fonte principale di inquinamento in città e ricorda che le emissioni fuorilegge delle auto diesel continuano a causare un aumento della mortalità, come è emerso anche da un recente studio condotto 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 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.

Se tutti i veicoli diesel a Milano emettessero non più di quanto previsto dalle norme nell'uso reale, l'inquinamento da NO_2 (media annuale) rientrerebbe nei limiti di qualità dell'aria europei (già nel 2018).

Invece il mancato rispetto ha portato alla stima di 568 decessi in più per la sola città di Milano, a causa dell'esposizione "fuorilegge" agli NO_2 per un solo anno. Quindi per Legambiente si dovrebbero bloccare tutti i veicoli diesel troppo inquinanti, persino gli euro6C venduti sino ad agosto 2019.

Lo studio si inquadra nella più ampia iniziativa transfrontaliera sull'inquinamento del traffico urbano Clean Air For Health (https://cleanair4health.eu/), progetto lanciato dall'Associazione europea sulla salute pubblica (EPHA) che coinvolge healthcare partner in diversi Stati Membri.

Proposte

Per aggredire davvero l'inquinamento atmosferico e affrontare in maniera concreta il tema della sfida climatica, servono misure preventive, efficaci, strutturate e durature.

Tutto quello che non sta avvenendo in Italia. Per questo Legambiente torna a ribadire l'urgenza di puntare su una mobilità urbana sempre più condivisa e sostenibile, di potenziare lo sharing mobility e raddoppiare i chilometri delle piste ciclabili, un intervento, quest'ultimo, già previsto nei PUMS, i Piani urbani per la mobilità sostenibile, che i Comuni devono mettere in campo al più presto.

Legambiente ricorda che la Legge di Bilancio 2019, che ha visto stanziare i primi bonus destinati ai veicoli elettrici (auto e moto), ha permesso di sperimentare la micromobilità elettrica, mentre con la Legge di Bilancio 2020 è stato possibile equiparare i monopattini con la ciclabilità urbana a cui si è aggiunto il bonus mobilità senz'auto.

Tutte misure convergenti e allineate che sono proseguite, anche in tempo emergenziale attraverso i "decreti Covid-19", con la definizione di nuovi percorsi ciclabili urbani, la precedenza per le bici e le cosiddette "stazioni avanzate".

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli