

MalpensaNews

Smog, le città lombarde hanno già “consumato” la quota massima di giorni inquinati

Roberto Morandi · Friday, April 5th, 2019

Pessimo inizio dell’anno per la Lombardia dal punto di vista dell’**inquinamento atmosferico**. Nei primi tre mesi del 2019, infatti, in **quasi tutte le città della regione** si è già registrato il **superamento del limite annuo di 35 giorni** di tolleranza.

È quanto emerso oggi sul Treno Verde, la campagna di Legambiente e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con il patrocinio del Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, in questi giorni in sosta alla stazione Porta Garibaldi di Milano. I risultati del monitoraggio scientifico della qualità dell’aria – realizzato grazie al progetto di Citizen Science di Legambiente Volontari per Natura – sono stati presentati stamane a bordo della quarta carrozza da **Barbara Meggetto**, presidente di Legambiente Lombardia, **Mattia Lolli**, portavoce del Treno Verde, Raffaele Cattaneo, assessore all’Ambiente e clima di Regione Lombardia, **Fabio Carella**, direttore di Arpa Lombardia, Rosa Frignola, Direttore Commerciale di Rete Ferroviaria Italiana, Mauro Veca, del progetto BeeCityMilano e Carlo Giglioni di Contec Engineering.

Milano è in testa alla classifica dei superamenti del limite di tolleranza, con 50 giorni dall’inizio dell’anno. Segue **Cremona** con 49 superamenti, **Pavia** con 46, **Mantova** 41, **Lodi** 39, **Brescia** con 36 superamenti. A **Monza** i giorni oltre il limite sono stati 33 (tutti i dati sono aggiornati al 4 aprile 2019, e sono aperti e consultabili su arpalombardia.it).

Una situazione preoccupante, insomma, considerato che ci troviamo solo nei primi mesi dell’anno ma già molte delle città lombarde hanno già superato i limiti quotidiani di pm10 imposti dalla normativa. Il dato è dunque destinato ad evolvere, fino a dicembre, in negativo. Si rende necessario, dunque, ridimensionare almeno il tradizionale concetto di “spostamento” in città, ancora molto legato all’uso di autoveicoli per uso privato, e quindi il sistema infrastrutturale di mobilità urbana.

L’obiettivo del Treno Verde è sensibilizzare la cittadinanza e valutare l’esposizione all’inquinamento atmosferico, spesso inconsapevole, a cui i cittadini sono sottoposti quotidianamente. Per questo, dal 19 al 21 febbraio scorsi è stato realizzato un monitoraggio in 8 punti “sensibili” di Milano, scelti in base alle segnalazioni dei cittadini e dei circoli di Legambiente. In questi punti sono state fatte misurazioni della durata di un’ora delle polveri sottili con l’obiettivo di scattare una fotografia dell’inquinamento atmosferico presente nell’area monitorata, facendo particolare attenzione ai picchi di polveri sottili registrati. Traffico, ingorghi, soste selvagge, orari da bollino rosso e altre fonti di emissioni, sono spesso queste le condizioni in cui ogni giorno i cittadini si devono muovere tra mille problemi ma che ormai non sono più

sostenibili.

I valori medi di polveri sottili (pm10) registrati a Milano variano tra i 33,9 e i 95 µg/mc (come media oraria). I punti monitorati sono orti di via Esterle (33,93 µg/mc, valore medio), Scuola Martinengo (94,40 µg/mc, valore medio), viale Liguria (95 µg/mc, valore medio), piazza Maciachini (83,15 µg/mc, valore medio), viale Marche (63,18 µg/mc, valore medio), via Orlando (49,7 µg/mc, valore medio), via Linneo (82,50 µg/mc, valore medio) e Castello Sforzesco (88,50 µg/mc, valore medio). Il picco più elevato è stato registrato nei pressi della Scuola Martinengo (124 µg/mc) alle 07:30 circa, qualche minuto prima dell'ora ufficiale d'ingresso degli studenti nell'edificio. Picchi alti anche in viale Liguria (103 µg/mc, ore 09:49), viale Marche (93 µg/mc, ore 13:26), via Linneo (94 µg/mc, ore 07:40) – tutte strade adiacenti ad istituti scolastici – e nei pressi di piazza Maciachini (95 µg/mc, ore 11:29), molto vicina ad una struttura ospedaliera. Target, dunque, estremamente sensibile, esposto giornalmente a massicce concentrazioni di pm10 nelle sue citate zone del capoluogo lombardo: giovani e frequentatori di strutture sanitarie si ritrovano ad essere vittime inconsapevoli del radicamento di cattive abitudini quotidiane, come l'uso incontrollato delle auto o la sosta prolungata dei veicoli con il motore acceso davanti strutture pubbliche e private. Infine, alle ore 9:27, i volontari hanno registrato un picco di 95 µg/mc registrato anche nei pressi del Castello Sforzesco. Il picco più basso di pm10 (46 µg/m, ore 17:25) è stato, invece, registrato invece presso gli orti di via Esterle, piccolo orto urbano immerso in un'area fortemente urbanizzata, seguito da quello registrato in via Orlando alle ore 15:52, incrocio particolarmente trafficato ma molto vicino a piccole zone verdi, con un picco di 56 µg/mc.

Nell'insieme, questi numeri sottolineano come, nell'arco della giornata, i cittadini possono respirare ripetutamente ed inconsapevolmente aria inquinata anche se solamente per pochi minuti.

«Nei primi due mesi del 2019 le città lombarde avevano già esaurito il numero di giorni di sfioramento concessi dalla normativa, una condizione che si ripete ormai ogni anno e dimostra la cronicità del problema smog in Lombardia – commenta Barbara Meggetto, presidente di Legambiente Lombardia – Ma non solo: in alcune strade di Milano abbiamo rilevato picchi di polveri sottili molto elevati davanti a scuole e ospedali! Siamo convinti che le misure di limitazione delle emissioni debbano diventare una priorità politica e amministrativa. Per questo riteniamo la lotta al traffico una delle battaglie più importanti: è ormai palese che i motori, soprattutto i diesel, anche nelle versioni più recenti, sono incompatibili con la situazione di perdurante inquinamento della pianura padana. Occorre che le città redigano PUMS ambiziosi ripensando l'uso di strade, piazze e spazi pubblici, creando ampie “zone 30” e prevedendo nuove aree verdi nei centri urbani. Bisogna impegnarsi per le forme di mobilità alternative all'auto e preparare il terreno alla transizione verso la motorizzazione elettrica. Milano con Area B ha tracciato un esempio virtuoso, insieme ad un messaggio chiaro a mercato e consumatori: uscire il più rapidamente possibile dalla tirannia dei motori inquinanti, ma non deve essere lasciata sola nel contrasto allo smog».

«I numeri della Lombardia, e in generale dei monitoraggi che abbiamo realizzato in questa trentunesima edizione della nostra campagna, devono spingere le istituzioni e i cittadini, ad agire subito – ha affermato nel corso della conferenza stampa il portavoce del Treno Verde **Mattia Loli** – è urgente un Piano Nazionale contro l'inquinamento che penalizzi economicamente anche il traffico motorizzato privato, investendo sul potenziamento del trasporto pubblico locale pendolare, su ferro, e sulla micro-mobilità elettrica».

Il Treno Verde 2019 ha visto l'avvicinarsi di dodici tappe da sud a nord della Penisola, con l'obiettivo promuovere una rivoluzione delle nostre città a favore di una mobilità elettrica, leggera e condivisa. 79 monitoraggi hotspot delle polveri sottili realizzati dai volontari di Legambiente nei

punti più critici delle città. Oltre 30mila visitatori e 16mila studenti che hanno potuto toccare con mano le sfide che abbiamo di fronte per segnare la fine dell'era delle fonti fossili e per dare una risposta efficace alla drammaticità dei mutamenti climatici. Più di cento esperienze di enti, associazioni e imprese che hanno presentato a bordo le più innovative idee in tema di mobilità sostenibile e intermodalità, per dimostrare che questa rivoluzione è già in atto sui nostri territori.

Nel corso dell'incontro con la stampa a Milano, è stata presentata anche la **ricerca CittAccessibili, di Legambiente e Fondazione Serono**, che ha coinvolto i Comuni capoluogo di provincia nell'elaborazione di un quadro nazionale sull'accessibilità dei servizi comunali ai diversamente abili. Sono stati coinvolti i Comuni capoluogo di provincia nell'elaborazione di un quadro nazionale della situazione attuale dei centri urbani per quanto riguarda l'accessibilità dei servizi comunali ai diversamente abili. È stato indirizzato un questionario, al quale ha risposto oltre il 70% dei 104 Comuni capoluogo di provincia, che interroga gli enti su 56 diversi indicatori suddivisi in 5 macro-aree.

Anche a Milano, così come nella maggior parte del Paese, è stata riscontrata una situazione non tranquillizzante, nonostante il Comune abbia risposto in maniera dettagliata al questionario. In città esiste infatti un censimento dei residenti con disabilità e un ufficio preposto a lavorare sul tema, c'è un disability manager ed esiste un'attenzione specifica all'accessibilità per uffici comunali, per scuole e trasporti. Lo scorso anno sono stati resi operativi i PEBA (Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche), obbligatori per legge dal 1986. Il palazzo comunale è accessibile a persone a mobilità ridotta, ma non ai non vedenti e non udenti; il sito web dell'ente comunale è invece conforme ai requisiti di accessibilità per tutti.

Guardando ai trasporti, Milano può garantire una rete pienamente accessibile a tutti in ambito urbano: oltre l'80% dei mezzi di superficie sono attrezzati in tal senso. La metropolitana lo è invece ancora solo in parte. Tutto il personale garantisce già adeguata formazione per assistere persone con disabilità. Il Comune ha, tra i criteri di assegnazione di spazi pubblici per eventi, quelli legati alla piena accessibilità e fruibilità, così come ne esistono per la progettazione o riconversione di spazi urbani. Il capoluogo lombardo, inoltre, dichiara poi di aver stanziato fondi, per il 2018, dedicati all'eliminazione delle barriere architettoniche e a favorire la piena accessibilità per tutti di spazi e edifici pubblici. Si parla, tuttavia, di meno di 26 mila euro per il 2018. Ancora troppo poco, in un contesto in cui sembra ci sia ancora da migliorare.

Dal 18 febbraio a oggi, lungo tutta Italia hanno viaggiato a bordo le migliori esperienze italiane impegnate sul fronte della sostenibilità ambientale, come il consorzio Ecopneus, partner principale del convoglio ambientalista; i partner sostenitori Enel X e Ricrea; i partner Bosch, Iterchimica, Montello, Valorizza (brand di Sma e Gemmlab); i partner tecnici Con.Tec, EcoPlus, 100% Campania – Formaperta e come le esperienze dei partner start up Lime e Movecoin. Media partner del tour del convoglio ambientalista sono la Nuova Ecologia e QualEnergia. Gli allestimenti delle carrozze sono stati curati, invece, dall'Accademia delle Arti e nuove tecnologie di Roma.

This entry was posted on Friday, April 5th, 2019 at 1:22 pm and is filed under [News](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

