



**Basta con le parole**

*Meno automobili in circolazione e miglioramento del servizio pubblico*

**GIUDIZIO. Il direttore scientifico del Ramazzini**

**Il monito di Soffritti «Ora servono fatti»**

Dopo le tante parole spese in questi anni, è arrivato il momento di passare ai fatti. Il direttore scientifico dell'istituto Ramazzini, Morando Soffritti, tira le orecchie agli amministratori e chiede un'inversione di rotta significativa nelle politiche ambientali. O meglio, il via ad una fase operativa che è stata rimandata per troppo tempo e soffocata da dibattiti e polemiche non sempre utili a perseguire gli obiettivi prefissati.

**Professore, non è nemmeno terminato febbraio e i limiti delle pm10 sono già stati sfiorati 26 volte contro i 35 tollerati nel corso di un intero anno. Che cosa sta succedendo a Bologna?**

«Succede che la responsabilità dell'inquinamento registrato è in massima parte dei sistemi di riscaldamento e della mobilità automobilistica ed, evidentemente, non si è fatto abbastanza in quegli ambiti».

**Eppure il Comune di Bologna ha predisposto blocchi e le limitazioni al traffico: come mai non producono effetti?**

«Come si può parlare della risoluzione di questi problemi quando in Italia viene considerato un indicatore di successo l'incremento di vendite della Fiat? E quando l'Eni canta vittoria se riesce ad ottenere il petrolio a un prezzo minore? Bella roba... Bisogna intervenire sulle industrie automobilistiche, migliorare il trasporto pubblico, dare il via ad azioni concrete. Ma sono anni che discutiamo di niente».

**L'amministrazione bolognese ha dato vita ad un Piano generale del traffico e a un Piano energetico. Possono bastare?**

«Ci vogliono le azioni, finora si è parlato di cose che, poi, non sono state fatte».

**Che cosa si può fare, allora, per invertire la tendenza?**

«Quando parliamo di traffico, le

cause che provocano l'aumento delle emissioni nell'aria sono da rintracciare nella qualità dei combustibili in commercio e in quella dei motori delle auto: servono carburanti meno inquinanti e motori più efficienti. Su queste due variabili si può incidere in modo significativo per ridurre le emissioni».

**In che modo?**

«Riducendo anzitutto la quantità di combustibile che finisce nell'aria. In attesa che si riescano ad introdurre efficaci cambiamenti nello stile di vita, come l'abitudine del cittadino ad utilizzare il mezzo pubblico invece di quello privato, bisogna far circolare meno automobili. Certo, per cambiare gli stili di vita ci vogliono le strutture idonee e il trasporto pubblico, ad esempio, deve offrire un servizio adeguato alla richiesta. Bisogna spingere il cittadino a preferirlo all'auto».

**Professore, si parla sempre di sfioramenti, ma si tende a non considerare appieno gli effetti sulla salute che hanno. Quanto "soffre" chi vive in città?**

«Tanto. Le conseguenze negative più significative si rilevano nel periodo invernale, durante il quale si registrano effetti acuti e si sviluppano processi infiammatori delle vie respiratorie. Che sul lungo periodo possono avere conseguenze gravi».

**Ma questa non è la sola conseguenza da cui ci si deve guardare.**

«No, infatti. Ci sono poi effetti cronici generali provocati in massima parte, non tanto dalle pm10, quanto da polveri ultra-sottili come le pm 1 o le pm 0,1, le quali, soprattutto nei grandi centri urbani, determinano un aumento delle patologie».

**Di quale tipo?**

«Cardiovascolari e tumorali, a carico soprattutto dei polmoni».

**IL CASO. In arrivo 5 milioni di euro per azioni su qualità dell'aria**

**Nella morsa dello smog**

Dopo neanche due mesi sono 26 gli sfioramenti delle Pm10 Patullo: «I blocchi non bastano ma bisogna farli rispettare»

Marco Merlini

Polveri sottili, insidiose, talmente minuscole da raggiungere laringe, trachea, polmoni e alveoli e qui rilasciare parte delle sostanze inquinanti che trasportano causando patologie acute e croniche a carico dell'apparato respiratorio e cardio-circolatorio. Difficili da contrastare, tanto che, se sul benzene i risultati ci sono, per le polveri si è ancora in alto mare. E quello che è avvenuto nell'ultima settimana la dice lunga su quello che sta accadendo a Bologna.

Scorrendo i numeri dei rilevamenti sulle pm10 si scopre che la sentenza emessa dalla centralina di di San Felice non lascia il campo ad interpretazioni edulcorate: troppe auto in circolazione e valori di legge sistematicamente superati. Giovedì scorso ha registrato una media giornaliera di 74 microgrammi per metro cubo (contro il limite di 50), salita a 92 nella giornata di venerdì; sabato è andata anche peggio, con una media di 121; domenica, infine, è stata una giornata da 118 microgrammi per metro cubo. Un disastro.

A preoccupare sono in particolare due segnali: il dato di giovedì, preoccupante se si considera che è il giorno in cui è attivo il blocco alla circolazione; e i rilevamenti di Monte Cucolino che domenica, seppur di poco, hanno sfiorato per la prima volta i limiti di legge (52). Motivi più che sufficienti per far scattare l'allarme. La prima ad essere preoccupata è l'assessore comunale all'Ambiente, Anna Patullo. «È chiaro che non possiamo arrivare a bloccare il traffico tutti i giorni - sostiene - e nemmeno dire che se non si ottengono risultati significativi con queste misure è meglio tornare indietro e cancellarle. Ma se i limiti si superano anche il giovedì, qualcosa non funziona: le regole ci sono e bisogna farle rispettare. Altrimenti è inutile farle». Ma quella che suona come una frecciata diretta ai vigili urbani, viene smorzata da altre considerazioni. «Questa è una materia molto complessa - prosegue l'assessore - e bisogna distinguere tra sfioramenti e



TRAFFICO INTENSO IN VIA ZANARDI. A SINISTRA: MORANDO SOFFRITTI

sfioramenti: è chiaro che se accade, come avvenuto in gennaio, che per alcuni giorni si sfiori arrivando a 51 è una cosa; se invece si ripete quello che è avvenuto negli ultimi giorni, allora non va proprio bene. Come amministrazione dobbiamo continuare sulla strada che abbiamo intrapreso».

Il centro di ogni ragionamento è l'attuazione del Piano generale del traffico (Pgtu) e del Piano energetico comunale. «Da qui dobbiamo partire e proseguire con le azioni che abbiamo previsto. E la Regione sta siglando intese con altre Regioni per portare avanti azioni comuni». Ma per mettere le ali ai progetti disegnati sulla carta, servono risorse: in questo senso, il Comune di Bologna è in attesa di una risposta dal ministero dell'Ambiente che entro venti giorni dovrà decidere se dirottare 5 milioni di euro verso le Due Torri per progetti sulla qualità dell'aria.

«Si tratta di azioni dirette alla trasformazione degli impianti di riscaldamento più inquinanti delle sedi pubbliche, come nel centro civico del quartiere Saragozza. Se otterremo quelle risorse, e le sommeremo ai 5 milioni stanziati dal Comune, finanzieremo subito i bandi con le Esco (società che forniscono servizi nel campo delle energie rinnovabili, ndr). E avremo presto un incontro con l'assessore regionale alle Attività produttive perché abbiamo bisogno anche del supporto di viale Aldo Moro». Ma anche sulla mobilità c'è molto da fare e presto ci sarà il giro di vite sulle due ruote. «Ora - conclude Patullo - stiamo ragionando sulla possibilità di costruire delle colonnine di ricarica per motocicli e scooter elettrici. Fermo restando che abbiamo realizzato un ottimo lavoro di programmazione, ora dobbiamo accelerare l'adozione delle misure sulla mobilità».

**LA SCHEDA. I bolognesi preferiscono l'auto. Ultimi anni in fotocopia un giorno su tre oltre i limiti**

In Europa l'inquinamento da polveri fini in città è responsabile ogni anno di circa 100mila morti. Le emissioni inquinanti nell'aria derivano per il 50% dagli autoveicoli in circolazione. E tra di esse, come confermano vent'anni di ricerche della Fondazione Ramazzini, i più cancerogeni sono il benzene e l'MTBE. Nelle sperimentazioni, il primo è risultato essere un «agente cancerogeno multipotente» e proprio a seguito di queste valutazioni sono state introdotte normative più restrittive al suo utilizzo.

L'MTBE, che negli anni Novanta ha sostituito il piombo come ottimizzatore di ottani nella benzina, è «un composto che produce linfomi e leucemie in ratti femmine e tumori al testicolo nei maschi». Durante gli studi sono stati «considerati» anche altri additivi, ritenuti potenziali alternative all'MTBE, ma sono risultati ugualmente cancerogeni. «I risultati di queste ricerche - spiegano dal centro bolognese - indicano la necessità di individuare e produrre nuove tipologie di carburante di origine fossile, le cui formulazioni contengano meno sostanze tossiche o perlomeno a minor con-



LA CENTRALINA DI RILEVAMENTO SMOG A PORTA SAN FELICE

centrazione di quelle attuali».

Ma se questi sono gli imputati di un processo che non si farà mai, le conseguenze più tangibili sono gli sfioramenti dei valori di pm10 nella città di Bologna. E i 26 già totalizzati nel corso del 2008, non si può certo dire che siano una sorpresa. Nel 2007, infatti, furono più di 100 gli sfioramenti annui nella centralina di porta San Felice, praticamente uno ogni tre giorni. E l'anno precedente non andò certo meglio, con la soglia limite superata per ben 110 volte. Poco meno, infine, gli sfioramenti registrati nel 2005: circa un centinaio. Quale lezioni si ricava? Nonostante blocchi e limitazioni, il cittadino bolognese continua a utilizzare indiscriminatamente l'automobile.