

Politiche ambientali

COSE DA FARE E LUOGHI COMUNI DA SFATARE

Per cento studi recenti dicono che le emissioni di inquinanti dei motori diesel alla scappatura passano dal 33% del 2008 al 14% del 2012.

14**Cambiamenti.** Con le varie normative Euro sui motori, il contributo inquinante dei tubi di scappamento è diventato secondario

Se il riscaldamento inquina più dei trasporti

Le stufe a pellet di legna sono di gran lunga la prima fonte di contaminazione dell'aria che respiriamo

di **Jacopo Giliberto**

Primo: nel "catino padano" in cui c'è l'aria più inquinata d'Europa la prima causa di smog non è il traffico.

Secondo. La prima causa di formazione delle polveri fini (le Pm10 e le Pm2,5) è la legna, e soprattutto le stufe alimentate con le palline di legna (i cosiddetti pellet).

Terzo: le domeniche a piedi e i blocchi al traffico non servono a migliorare la qualità dell'aria.

Da ciò consegue un'accelerazione di studi, valutazioni scientifiche e modelli d'analisi. E ne consegue anche una contesa concorrenziale fra le diverse tecnologie e i diversi mercati dell'energia. Ne segue anche una distonia evidente nelle politiche ambientali: una distonia fra le politiche per promuovere i combustibili meno dannosi per il clima globale (le palline di legna) e le politiche per frenare i combustibili con maggiori emissioni di polveri fini (le palline di legno).

Gli studi più recenti stanno dicendo che in Italia la qualità dell'aria continua a migliorare. È una tendenza che dura da anni e che accompagna il cambiamento delle tecnologie. Ventioct'anni fa l'aria delle città era assai più sporca di oggi. Le fabbriche inquinavano molto molto di più. Le automobili e il traffico impestavano l'aria in modo insostenibile. Dai comignoli degli edifici uscivano miasmi pesanti. Le centrali elettriche e gli inceneritori avevano tecnologie molto rudimentali.

Oggi da ciminiera, comignoli, inceneritori e tubi di scappamento non esce aria profumata, beninteso. Ma se nel 2000 nell'aria italiana l'Ispra (Istituto superiore di protezione e ricerca ambientale) rilevava più di 800 mila tonnellate di anidride solforosa, nel 2012 ne erano state disperse meno di 300 mila tonnellate. Sempre troppe, ma assai meno.

Il catino padano-veneto ha però una caratteristica fisiologica unica in Europa: la cintura delle montagne. Alpi a Nord e Appennini a Sud tengono lontani i venti e consentono l'accumulo continuo di sporcizia nell'aria. Sporcizia non solamente artificiale: anche le polveri naturali si addensano sul

piano padano come in nessun'altra parte d'Europa e senza rimedio per spazzarle via.

Negli anni è cambiato il tipo di inquinamento. Con le normative Euro sui motori (ormai siamo all'Euro6), a dispetto del cosiddetto "dieselgate" le automobili di oggi sono talmente più pulite che la maggior parte delle polveri fini prodotte dal traffico sono ormai quelle generate dall'usura delle gomme sull'asfalto e delle pastiglie dei freni sui dischi; secondario il contributo inquinante dei tubi di scappamento. Due numeri: in Lombardia il contributo dei motori diesel allo smog passa dal 33%

IRISULTATI DELLE ANALISI

Gli studi più recenti ci dicono che in Italia la qualità dell'aria continua a migliorare. È una tendenza che dura da anni e che accompagna il cambiamento delle tecnologie

IL DATO DI FATTO

Per combattere l'inquinamento è sbagliato fermare la circolazione dei veicoli: le domeniche a piedi e i blocchi al traffico non servono a migliorare la situazione

del 2008 al 14% del 2012.

Invece sulle polveri fini (Pm10) e finissime (Pm2,5) ha influito il diffondersi della tecnologia di riscaldamento a pellet. I sacchi di pallottoline di segatura compressa, in genere di importazione, hanno prezzi assai competitivi e vengono percepiti come "ecologici" dai consumatori.

La "biomassa", cioè legna e pellet, ha il vantaggio di pesare meno sul bilancio dell'anidride carbonica, il gas accusato di cambiare il clima. L'effetto sul clima è migliore quanto meno lavorazioni e spostamenti ha subito il combustibile (perfetta la legna degli alberi locali) e il beneficio si riduce con

l'aumentare di trasporti e trattamenti.

Le politiche fiscali hanno promosso sui prezzi questo tipo di combustibile, che è assai conveniente soprattutto per gli edifici isolati come quelli della fascia di villette che circonda i centri abitati.

Nel frattempo le Regioni studiano insieme con il ministero dell'Ambiente strategie di segno opposto per frenare le polveri nell'aria. Lombardia, Veneto, Toscana, Emilia Romagna, Piemonte hanno introdotto limitazioni all'uso smodato di riscaldamento a legna e derivati. Il Lazio, dove Frosinone è la città con il pessimo primato nazionale di Pm10, ha adottato una strategia tutta sua: ha vietato i combustibili liquidi (0,76% di contributo alle polveri fini) e non ha detto nulla per legna e derivati (96,4% di contributo alle polveri fini).

In questo quadro di evoluzione, imprese e associazioni di categoria difendono la loro tecnologia e il loro mercato.

Per esempio Andrea Arzà, amministratore delegato della Liquigas, sostiene il Gpl come soluzione antismog mentre una grande azienda del metano, Engie, ha promosso studi per sostenere il vantaggio del gas: a Milano «una diffusa installazione delle caldaie a condensazione determina un contributo in termini di riduzione di emissioni giornaliera analogo ad un blocco del traffico per 6 settimane».

Quelli dei pellet di legna, rappresentati dal gruppo Unicalor di Confindustria Ceced Italia) replicano che «la criticità legata all'inquinamento da polveri sottili non è affatto dovuta alle stufe a pellet che, invece, rappresentano una delle eccellenze tecnologiche dell'industria italiana nel mondo»; ciò che inquina, dicono, sono le tecnologie vecchie come le caldaie più sfiate a gasolio e i camini classici.

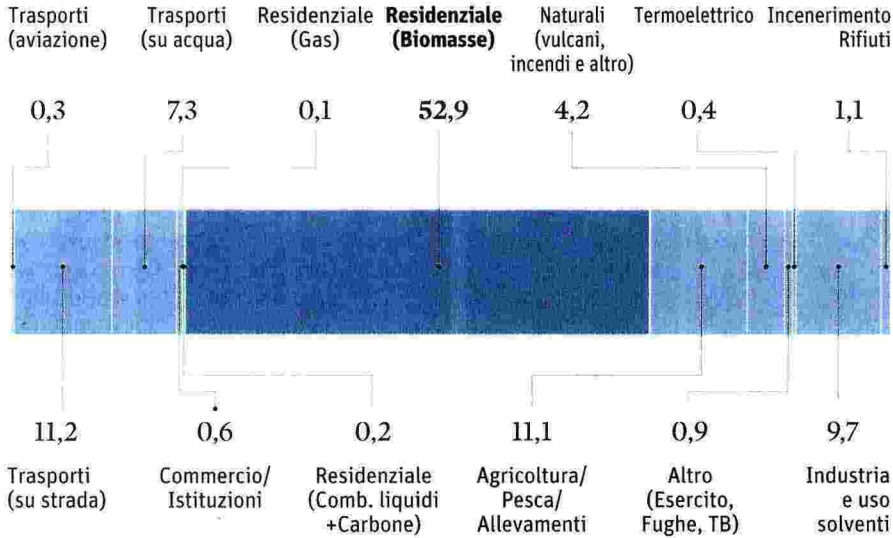
Andrea Rossetti, presidente dell'Assopetroli (i rivenditori di combustibili) propone di autorizzare l'uso del gasolio per auto (più fine) al posto del vecchio gasolio da riscaldamento (più greve): si otterrebbero emissioni pari a quelle lievissime del metano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le polveri sottili disperse nell'atmosfera a livello nazionale

EMISSIONI DI PM 10

Principali fattori di produzione. In percentuale



EMISSIONI DI PM 2.5

Da strada e residenziale. In mgl di tonn./anno

