

## Smog, chi? L'inquinamento atmosferico in Italia è in calo da trent'anni, grazie alla tecnologia. Ma non si dice

**I**l problema smog è destinato a peggiorare se non interveniamo stabilmente". E' necessario "iniziare a ragionare su interventi di area vasta, area metropolitana, regionale e interregionale" con "grandi investimenti". "L'inversione di tendenza del governo c'è".

DI FRANCESCO RAMELLA

Così, ieri, sull'Unità, il ministro **dell'Ambiente** Galletti ci rassicurava (?): "Le risorse ci sono", più soldi per mezzi elettrici, piste ciclabili e nuove politiche dei trasporti. La domanda sorge davvero spontanea: ma di cosa stiamo parlando? E' falso che lo smog sia destinato a peggiorare o che sia necessaria una inversione di tendenza. Quella della qualità dell'aria è probabilmente la storia di maggior successo in campo ambientale degli ultimi decenni. Da più di trent'anni l'inquinamento atmosferico nelle città europee e in quelle dell'America del nord (dove il trasporto pubblico soddisfa quote di domanda ancor più modeste che in Europa) è in graduale miglioramento: la concentrazione delle famigerate polveri sottili, quel PM10 che l'Organizzazione mondiale della Sanità ci dice essere il parametro più significativo per valutare gli effetti sulla salute, si è ridotta nell'Italia del nord da 150-200 microgrammi/m3 agli attuali 40-50. Avevamo la febbre a quaranta, ora solo qualche linea. A livelli record non è, come sentiamo costantemente ripetere, l'inquinamento, ma la speranza di vita superiore a quella di Francia, Germania e Regno Unito.

E' poi da evidenziare come questo straordinario risultato sia stato conseguito non perché abbiano avuto successo ma nonostante il sostanziale fallimento di quelle politiche di riequilibrio modale -

meno auto, più autobus e metropolitane - che il ministro propone, non diversamente da tutti i suoi predecessori, come elemento cardine della sostenibilità. Il merito è quasi esclusivamente da attribuire alla innovazione tecnologica in tutti i settori da quello automobilistico, alla produzione industriale, alle centrali elettriche e al riscaldamento. Miglioramento tecnologico che non ha ancora dispiegato per intero i suoi effetti: il naturale ricambio del parco veicolare con l'adeguamento ai più recenti standard normativi determinerà nei prossimi anni un'ulteriore significativa riduzione delle emissioni veicolari. L'impatto delle politiche della mobilità diverrà via via più irrilevante: per ottenere lo stesso risultato in termini di contenimento delle emissioni che vent'anni fa poteva essere raggiunto eliminando dalla circolazione una sola auto, sarà necessario moltiplicare lo sforzo per venti. Un "grande investimento" quale la realizzazione di una nuova linea di metropolitana può oggi ridurre la concentrazione di polveri in una grande area urbana di qualche decimo di microgrammo. E, come insegna il caso della Svizzera, non vi è alcuna realistica possibilità di ridurre in misura significativa l'uso dell'auto a scala regionale grazie a migliori trasporti collettivi.

L'aria è assai migliorata, viviamo molto più a lungo, ma a livelli senza precedenti sono anche la spesa e il debito pubblici. Qualcuno potrebbe sospettare che questa sia la vera emergenza: non sembra essere di questa idea il ministro e con lui i sindaci e i governatori di regione. La ricetta che ci propongono prevede infatti invariabilmente più spesa e, nel caso specifico dei trasporti, la riduzione delle entrate fiscali come conseguenza dell'auspicata riduzione della mobilità individuale. Forse, accanto a quella ambientale, non sarebbe male iniziare seriamente a occuparsi della sostenibilità economica delle politiche dei trasporti.

