

«Ma le auto non c'entrano il pm10 nasce dalle caldaie»

L'esperto: ora orientare le misure sul riscaldamento

di ENRICO FOVANNA

— MILANO —

EHNO, SIGNORI. L'aumento delle polveri sottili di queste settimane c'entra poco o niente con le auto. I veri responsabili sono gli impianti di riscaldamento. A sostenerlo, con tanto di argomenti al seguito, è il professor Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano.

L'inquinamento aveva dato tregua a lungo quest'inverno.

«Anche a causa delle basse temperature. Restano però molti equivoci sulle polveri sottili. Ci sono forti indizi, per esempio, che siano assai diminuite rispetto a trent'anni fa. Allora non si misuravano il pm10 e il pm2,5, ma il cosiddetto nerofumo. Ecco, quello è diminuito di 50 volte. Quindi verosimilmente la concentrazione di polveri sottili dovuta al riscaldamento era ben maggiore trent'anni fa, quando il riscaldamento era fatto in buona misura con il carbone o nafta pesanti. Materiali inquinanti, che però non ci hanno fatti morire tutti come mosche».

Un dato?

«Si stima che la concentrazione fosse di 600 parti per milione a Parigi o a Londra, oggi siamo a 50. Ecco per-

ché rilevo qualche relativismo nell'approccio al problema. L'opinione pubblica è infatti convinta che le auto siano la principale sorgente di inquinamento. Non è vero: basta prendere i dati ufficiali dell'agenzia per l'ambiente di Copenhagen. Le auto incidono per un terzo al massimo, per alcuni meno, sull'inquinamento».

Chi è il colpevole numero uno?

«Il riscaldamento domestico e industriale. D'altronde basta osservare un semplice parametro: che l'aria è molto peggiore quando sono accesi i riscaldamenti. Lo sfondamento delle soglie è dovuto alle caldaie in funzione. Io non ho mai visto però una buona analisi sui generatori di pm10».

Lei che ne pensa dell'Ecopass?

«Che non risolve il problema. I dati sull'Ecopass non tengono conto del fattore climatico. Basta una bava di vento e il pm10 si sposta. E la pioggia fa il resto. Tutto il quadro sul pm10 riflette dunque

una pessima informazione in materia».

Che fare?

«Concentrarsi sulle automobili solo per il 30 per cento degli sforzi, orientando il resto agli impianti. E' facile prendersela con gli automobilisti. E io non ho nessuna simpatia per loro, beninteso, ma i numeri sono numeri. Perché poi bisogna guardare anche la distribuzione del pm10 nella pianura padana».

Cosa ne deduce?

«Il pm10 è su livelli identici alla città anche in posti dove le auto non ci sono, in aperta campagna lodigiana per esempio. Il sospetto che le macchine c'entrino poco è palese. Bisogna fare una buona analisi delle fonti di inquinamento durante l'anno e muoversi di conseguenza. Una vecchia caldaia a carbone o a nafta inquinava come centinaia di macchine».

C'è differenza tra auto e auto?

«Eccome. I vecchi diesel sono tossici, le auto a benzina quasi innocenti, emettendo una dose minima di pm10. Quindi anche in questo caso bisogna fare selezione. Le marmitte catalitiche hanno già abbattuto quattro veleni, il biossido d'azoto, di zolfo, l'ossido di carbonio e gli ossidi di piombo. mentre il Co2 fa male male al pianeta, ma, in quanto gas inerte, non fa male respirarlo. Quindi bisogna essere precisi».