

Ma uno studio della Ue boccia il provvedimento: «Lo stop serve a poco»

IL DOCUMENTO

BRUXELLES La posizione ufficiale della Commissione è che ogni Stato membro è libero di scegliere gli strumenti per lottare contro l'inquinamento e rispettare le Direttive comunitarie in materia ambientale. Ma uno studio del centro di ricerca dell'esecutivo comunitario mette in seria discussione la pratica diffusa in Italia della circolazione a targhe alterne. «Solo poco può essere guadagnato da misure di mitigazione locale e di breve termine come i blocchi del traffico ad hoc durante picchi di inquinamento o restrizioni al traffico in zone confinate delle città», dice il documento scientifico redatto da Bo Richter Larsen, uno degli scienziati che lavorano al Joint Research Center della Commissione Ue con sede a Ispra (Varese). Lo studio è stato pubblicato nel 2012 ed è incentrato sulle emissioni nella Pianura Padana, considerata la re-

**I RICERCATORI:
PER ABBATTERE
LE EMISSIONI NOCIVE
STRATEGIE COORDINATE,
DAI TRASPORTI
ALL'AGRICOLTURA**



I romani lasciano l'auto a casa e prendono il bus

gione più inquinata d'Europa. Ma il messaggio è chiaro: decretare lo stop totale al traffico o le targhe alterne per qualche giorno – come a Roma – serve a poco. Per abbattere le emissioni occorrono strategie «coordinate, di ampia scala e di lungo periodo», che includano il trasporto su strada, l'industria, la produzione di energia combustibile di gas naturale e il settore agricolo.

LE DIRETTIVE

Lo studio di Larsen, durato cinque anni e ricco di dati sulle origini dell'inquinamento in Lombardia e nelle regioni limitrofe, non impegna la Commissione. Ma in futuro potrebbe influenzare gli orientamenti di Bruxelles. Per il momento, le direttive sull'inquinamento si limitano a «fissare gli obiettivi di riduzione delle emissioni», spiega il portavoce del commissario all'Ambiente, Janez Potocnik. Per proteggere la salute, la direttiva sulla qualità dell'aria prevede che le concentrazioni di Pm10 non possano eccedere i 50 µg/m³ per più di 35 giorni l'anno. La competenza di scegliere gli strumenti per realizzare questo obiettivo è «totalmente» nelle mani degli Stati membri, aggiunge il portavoce di Potocnik.

In Europa, ogni città fa come meglio le pare. C'è chi ha moltiplicato le piste ciclabili o i trasporti pubblici. Altri hanno ridotto limiti di velocità o giornate senza auto. Quasi tutte le grandi città hanno instaurato zone a traffico limitato, dove è possibile accedere solo con permessi o a determinati orari. Per ridurre le emissioni, i governi europei hanno puntato sugli incentivi destinati a finanziare l'acquisto di autoveicoli meno inquinanti, come Euro 5 o Euro 6. Ma secondo Larsen, pur essendo «essenziale», nemmeno rinnovare il parco veicoli «potrebbe essere sufficiente». Servirebbe una riduzione consistente del numero di auto circolanti o dei chilometri percorsi. Ma il traffico su strada non è la sola causa di inquinamento. Altri fattori, come l'industria e il riscaldamento domestico, contribuiscono in modo determinante alle emissioni di particolato. Nella Pianura Padana, ma anche altrove.

David Carretta

© RIPRODUZIONE RISERVATA

