

LEGAMBIENTE

2 gennaio 2016

Comunicato stampa

DOSSIER LEGAMBIENTE CONSUNTIVO SMOG 2015

LEGAMBIENTE: "MEDIA ANNUALE DEL PM10. DA NOVE ANNI PADOVA MAI COSI' INQUINATA"

1) POLVERI SOTTILI

Partiamo dal dato più significativo, quella relativo alla **media annuale** dell'inquinante più pericoloso: il **PM10**, le polveri sottili, per il quale l'agenzia europea per l'ambiente stima in Italia 59mila morti premature. Le **polveri sottili** sono costituite da una miscela di sostanze che includono elementi quali carbonio, piombo, nichel, cadmio, arsenico, nitrati, solfati e miscele complesse come particelle di suolo o gli scarichi dei veicoli diesel.

Spiega Lucio Passi, Portavoce di Legambiente Padova: "la centralina che registra il Pm10 **di fondo**, ovvero quella che sostanzialmente registra **il dato più omogeneo per tutta la città** è sita alla Mandria. **Ebbene nel 2015 ha registrato una media annuale di oltre 46,2 microgrammi per metro cubo d'aria, quando il limite di legge è di 40 microgrammi. Un dato così alto non si registrava dal 2007, quando la media fu di 47,8 microgrammi** (Vedi tabella1).

**TABELLA 1 - Padova
Medie annuali PM10**

Anno	Media PM10 microg/m3
2007	47.8
2008	41.8
2009	42.4
2010	39.6
2011	44.4
2012	40.2
2013	34.0
2014	31.8
2015	46.2

Fonte: **Arpav** - Elaborazione: Legambiente. Limite di legge 40 per microgrammi metro cubo

La media annuale è il dato più significativo perché riguarda l'esposizione sul lungo periodo, quella cioè responsabile del verificarsi o dell'inasprirsi delle malattie connesse alle polveri sottili: respiratorie, cardiovascolari e degenerative e tumorali.”

“Un dato così preoccupante – commenta Passi - non si registrava da **ben nove anni ed è probabile che i cambiamenti climatici** in atto, causati dalle attività umane, **produrranno anche nei prossimi anni effetti così negativi.**”

Passi ricorda poi che: “**secondo l’OMS**, l’Organizzazione Mondiale della Sanità, **non esiste una soglia sotto la quale l’esposizione al PM10 non produce danni alla salute**, ma in ogni caso da anni l’OMS chiede agli Stati di posizionare la soglia di legge annuale a 20 microgrammi. Infatti gli studi epidemiologici concordano nell’affermare che **per ogni 10 microgrammi di PM10 si rileva un incremento lineare dallo 0.5 all’1% della mortalità soprattutto per cause cardiache e respiratorie.**

I danni alla salute sono poi inaspriti in presenza di alti e continuativi **picchi giornalieri come quelli registrati a Padova** in novembre e dicembre (vedi tabella 2)

TABELLA 2. IMPATTO SANITARIO DELL’INQUINAMENTO ATMOSFERICO
Incremento percentuale nella frequenza dei fenomeni sanitari in una città all’aumentare di 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nella concentrazione di PM₁₀.

Effetti a breve termine

Aumento della mortalità giornaliera (escluse le morti accidentali) totale	0.5-1%
- per cause respiratorie	3-4%
- per cause cardiocircolatorie	1-2%
Aumento dei ricoveri in ospedale per malattie respiratorie	1.5-2%
- per malattie cardiocircolatorie	0.5-1%
Aumento delle consultazioni mediche urgenti a causa dell’asma	2%
Aumento degli attacchi di asma negli asmatici	5%
Aumento dell’uso dei farmaci broncodilatatori negli asmatici	5%
Aumento delle assenze dal lavoro e diminuzione delle attività a causa di malattia	10%

Effetti a lungo termine

Aumento complessivo della mortalità	3-8%
Aumento della incidenza di bronchite cronica negli adulti	25%
Aumento della tosse e della espettorazione negli adulti	13%
Aumento della bronchite e dei disturbi respiratori nei bambini	35%
Diminuzione della funzione polmonare negli adulti	3%

Venendo ai picchi - continua Passi - cioè agli **sforamenti del limite di legge giornaliero che è di 50 microgrammi per metro cubo da non superarsi per più di 35 giorni** in un anno, **le poveri sottili** nel 2015 hanno totalizzato **87** superamenti nella centralina di rilevamento dell’ARPAV, situata alla Mandria, **86** in quella dell’Arcella e **84** in quella di Granze. Nel **2015 hanno superato il numero totale dei superamenti di tutto il 2014** che furono, nella centralina che ne registrò di più, **58**, e quelli del **2013**, che furono, sempre nella centralina che ne registrò di più, **69**. **Il 2015 si rivela peggiore anche del**

2012: a Granze nel 2015 **84** sforamenti contro gli **82** del 2012, all’Arcella **86** contro **85**, mentre la stazione di rilevamento della Mandria con **87 sforamenti** si avvicina ai **91** registrati il 31 dicembre 2012.

Solo nel mese di dicembre del 2015 sono stati registrati 23 sforamenti. Anche novembre è andato malissimo: 19 superamenti, e qui bisogna tornare a novembre **2009** per trovare un identico numero di sforamenti.

2) OZONO

Vanno poi sommati ai giorni di superamento delle polveri sottili, quelli **dell’ozono**: nel 2015 sono stati registrati **53 superamenti del limite** per la protezione della salute umana (120µg/m3) **da non superarsi più di 25 giorni all’anno per tre anni consecutivi, cosa che purtroppo è puntualmente avvenuta.**

Anche per l’ozono, dunque, **il 2015 si conferma peggiore dell’anno precedente** che ne totalizzò solo **31 ed anche del 2013 che ne registrò 41. Una tendenza in peggioramento che conferma quella del PM10. (Vedi tabella 3)**

TABELLA 3. OZONO

Ozono: giorni superamento limite per la protezione salute umana e della soglia di attenzione

OSONO A PADOVA	NUMERO SUPERAMENTI LIMITE PROTEZIONE SALUTE UMANA 120 µg/m3 per 8 ore	NUMERO SUPERAMENTI LIMITE SOGLIA D’ATTENZIONE 180 µg/m3 per un’ora
2015	53	26
2014	31	17
2013	41	2

Fonte Arpav – Elaborazione Legambiente

In termini di effetti acuti, esposizioni a breve termine a concentrazioni elevate di ozono come quelli che superano il **limite per la protezione della salute umana**, e più ancora **quelli che superano la soglia d’attenzione** possono provocare una compromissione della funzionalità polmonare che si traduce nella comparsa di sintomi respiratori (tosse, senso di irritazione in gola) e nella comparsa o nell’aggravamento della sintomatologia asmatica nei soggetti suscettibili.

Gli effetti cronici a esposizioni a lungo termine a concentrazioni elevate causano invece alterazioni anatomiche dell’epitelio e dell’interstizio polmonare, fino a produrre, nel tempo, fibrosi del tessuto polmonare stesso. **La sinergia tra Ozono e PM10 aggrava i danni prodotti dai singoli inquinanti.**

“Ma non è finita - continua Passi - “nel triennio **2010-2012 gli sforamenti del limite di legge per la protezione della salute umana era già stati superati.** Ciò avrebbe dovuto portare la Regione e il Comune di Padova **ad articolare un Piano d’azione**, come prescrive il **Dlgs 183/04 che all’articolo 3 impone che si adotti “un piano al fine di non superare i valori per la protezione della salute umana”.**

Piano di azione di cui non abbiamo visto nemmeno l'ombra e per questo le amministrazioni pubbliche dovrebbero essere perseguite, a norma di legge, come minimo per omissioni d'atti d'ufficio.

3) GIORNI COMPLESSIVI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI DI LEGGE GIORNALIERI

Tra i 53 giorni di superamento della soglia dell'ozono e gli 87 di quelli del PM10, nel 2015 a Padova registriamo **140 giorni di aria avvelenata. Ben più di un giorno su tre.**

4) LE PROPOSTE DI LEGAMBIENTE

A fronte di una situazione così grave per la salute pubblica ci aspetteremmo provvedimenti efficaci e strutturali, prima di tutto dal Sindaco, per legge il primo responsabile della salute dei suoi cittadini, e poi da Provincia e Regione. Come è evidente i provvedimenti di facciata presi dal Comune (ancorché la lodevole ma tardiva e limitata iniziativa che consente di muoversi in autobus con un solo biglietto dal 30 dicembre per una settimana) sono risultati ininfluenti.

“Il toro che va preso per le corna – ribadisce Passi - è quello di limitare sempre e radicalmente il traffico autoveicolare privato, che a Padova è la fonte primaria dello smog, visto che le caldaie per il riscaldamento sono quasi tutte alimentate a metano (che produce pochissime polveri). Cosa che si può fare solo se il TPL (trasporto pubblico locale) diventasse una reale alternativa all'auto. Serve un trasporto pubblico più capillare, rapido, comodo ed affidabile, ma per questo servono massicci investimenti.

Su questo Legambiente da tempo avanza due proposte:

1) Per rilanciare il TPL si investano i soldi provenienti dalle multe degli autovelox in tangenziale (come chiede Legambiente con la petizione che si può firmare sul sito legambientepadova.it). Se i 6 milioni di euro annui delle multe degli autovelox venissero devoluti interamente al TPL, il miglioramento del servizio sarebbe notevole: **con quella cifra si pagherebbero circa due milioni di chilometri di corse in più, con una crescita del servizio del 33%.**

Inoltre va ricordato l'aumento della velocità commerciale dei bus, ottenibile con l'estensione delle corsie preferenziali: 2 km/h in più di velocità commerciale valgono almeno 1 milione di euro di riduzione dei costi.

Ovviamente però Comune e Busitalia devono smetterla di acquistare autobus alimentati a gasolio, come hanno recentemente fatto, preferendo quelli meno inquinanti alimentati a metano,

2) Dopo un dibattito cittadino approfondito va creato un sistema di controllo del traffico e di road pricing a Padova, che preveda un biglietto di accesso **all'interno dell'area delimitata dalle tangenziali**. Si parta dallo studio **commissionato** (e pagato) **da Comune ed APS** (ora Busitalia) alla società *Polinomia* di Milano che appunto prevede di tariffare un'area ampia, appena interna al cerchio delle tangenziali, applicando una tariffa d'accesso medio bassa. Chi vuole accedere a quest'area può decidere se pagare un biglietto od optare per il trasporto pubblico ad un costo minore. Serve ovviamente potenziare e rendere competitivo il TPL, **e le risorse per farlo verrebbero proprio dalla tariffazione**. Lo studio di *Polinomia* stima che dall'istituzione del road pricing, tolte le spese, Padova potrebbe guadagnare annualmente fino a 10 milioni di euro da investire nel

trasporto pubblico che diventerebbe **molto più frequente, capillare e veloce tale da far rinunciare all'auto decine di migliaia di cittadini, innescando così un circuito virtuoso.**

Nelle città dove è stato adottato il road pricing diminuiscono incidentalità stradale e smog. Lo **smog** diminuisce dal 10 al 30%. **Le incidentalità** diminuiscono praticamente in maniera parallela alla diminuzione del traffico. (es. –meno 20% di spostamenti giornalieri uguale meno 20% di incidentalità).

Infine, conclude Passi - il Comune cessi di smantellare piste ciclabili **che invece vanno sviluppate e potenziate**, corsie preferenziali di autobus, pezzi di aree pedonali, lasciando ancor più la briglia sciolta dal traffico automobilistico.

Legambiente Padova 0498561212