

Luca Marchesi, direttore di Arpav, spiega il coordinamento tra Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte

# Stufe a legna e traffico avvelenano l'aria

## Pm10 vera emergenza

### 50 milioni da spendere

La rottamazione  
va estesa anche  
agli impianti domestici  
Allarme benzopirene

In vent'anni crollati  
i valori delle emissioni  
Biossidi di azoto  
e monossido a norma

#### L'INTERVISTA

Albino Salmaso

Vista dal satellite la pianura Padana è una macchia rossa di smog, alla pari del bacino della Ruhr. Ma se in Germania i venti del Baltico spazzano l'aria dalle polveri di carbone, in Italia il Pm10 da traffico e stufe a legna è un flagello che si estende da Bardonecchia a Lubiana, dal Piemonte fino alla Slovenia. Come se ne esce? Luca Marchesi, 55 anni, è il direttore generale dell'Arpav. Laurea al Politecnico di Milano, ha diretto l'Arpa in Friuli e in Lombardia ed è il presidente di Assoarpa.

**Il ministro Sergio Costa ha stanziato 170 milioni per le 4 regioni padane, 41 dei quali al Veneto. Come pensate di spenderli, dottor Marchesi?**

«La domanda va girata alla politica, io posso fare il quadro tecnico della situazione. Questi 41 milioni erogati in via straordinaria, come una-tantum dal governo, hanno un vincolo preciso. Sono destinati al trasporto pubblico locale per il rinnovo dei bus e agli impianti di videosorveglianza. Poi ci sono altri 8-9 milioni assegnati al Veneto ogni anno con la

legge 2019 per contrastare l'inquinamento con un ventaglio d'interventi più ampio: si va dalla sostituzione delle caldaie, ai contributi per la rottamazione delle auto vecchie, all'agricoltura. L'uso coordinato di questi 50 milioni consentirà alla regione un piano molto organico per l'ambiente».

**Come mai il governo ha destinato solo a Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna i 170 milioni straordinari della legge 2017?**

«Perché queste regioni confinate tra le Alpi e il Po non sono attraversate da venti e soffrono un'emergenza che inizia a dicembre e si protrae fino a marzo. Con sforamenti del Pm10 che quando superano i 35 giorni consecutivi diventano un allarme per l'Oms. Queste regioni hanno avviato un perfetto coordinamento tecnico tra le 4 agenzie: noi utilizziamo gli stessi indicatori e protocolli di misura dei fenomeni. Gli inventari di emissione sono gli stessi e c'è sintonia con il progetto Ue Prepair. Stazioni di misura e modelli sono analoghi nelle quattro regioni».

**Perché soffriamo di una così grave emergenza dell'aria?**

«La situazione orogeografica ci condanna a lunghi in-

verni con poca pioggia e senza vento. La pianura padana è una conca e l'effetto negativo del Pm10 si vede anche in Slovenia, che collabora con noi. A giugno 2019 a Torino le 4 regioni hanno incontrato la commissione Ue per valutare le strategie e sono stati elaborati dei modelli da cui emerge che se noi avessimo avuto le stesse condizioni meteo della Ruhr avremmo già raggiunto tutti gli obiettivi comunitari. Siamo penalizzati sotto il profilo geografico e non ci possono chiedere le prestazioni della Danimarca o del Nord della Francia e minacciare procedure d'infrazione. Non è giusto».

**Ma cosa va messo sotto accusa? Il traffico, le caldaie a gasolio, la legna?**

«Dalle nostre analisi emerge che la legna bruciata nelle stufe incide per il 63% come contributo primario nelle emissioni in Veneto. Questo settore va messo assolutamente sotto controllo. Il benzopirene, cancerogeno di prima classe, lascia tracce indelebili nelle polveri del Pm10, alla pari del biossido di azoto, dell'anidride carbonica, del monossido e del piombo della benzina. Il benzopirene prodotto da legna compare sempre e se a Padova è pari a 1, a Feltre arriva a 2,5. Il caminetto a fiamma li-



bera va messo al bando. Il 19 febbraio a Verona presentiamo alcuni dati sulla combustione a legna: la Lombardia ne ha meno, il Veneto arriva al 30 mentre a Trento e Bolzano il 40% degli impianti domestici brucia legna. Bisogna correre ai ripari. La tecnologia dà una mano ma non sarà facile "rottamare" 1 milione e mezzo di vecchie stufe e caminetti. Un patrimonio immenso da riconvertire, con gli stessi incentivi utilizzati fino ad oggi per le auto e i veicoli a motore».

**Quindi il traffico privato non è l'imputato principale. E allora perché si vogliono chiudere le strade?**

«Non è proprio così. Se guardiamo le emissioni secondarie il traffico privato copre un ruolo fondamentale. Poi è assai più pratico limitare la circolazione del traffico che vietare i caminetti e le stufe. Chi può controllare? La combinazione delle sostanze in aria fa decrescere il contributo del legno, ma questi 50 milioni di euro vanno dirottati su una pluralità d'interventi. È evidente che bisognerà cambiare i vecchi autobus, ma il Veneto del policentrismo e delle città diffuse non potrà mai bloccare le auto come a Milano, perché qui non c'è una rete ferroviaria capillare come in Lombardia. Insomma, a Milano ci si sposta con il metrò, l'auto è un problema».

**Ma la qualità complessiva dell'aria è migliorata o peggiorata negli ultimi anni?**

«Le faccio vedere la serie storica dei grafici dal 2000 ad oggi. Emerge che il Pm10 da 40 microgrammi di media annua è sceso entro i valori di legge. E lo stesso vale per la CO, NO2: biossido di azoto e anidride solforosa siamo in regola, anche per il Pm2. La tecnologia dei motori ha fatto passi da gigante. Ora siamo alla svolta elettrica».



Protesta ambientalista a Mestre



La cartina del Pm10 e in alto Luca Marchesi, direttore Arpav

© RIPRODUZIONE RISERVATA