

Paolo Hutter

INQUINAMENTO Serve un piano nazionale per raggiungere gli obiettivi fissati dall'Ue per il 2011.

Lo smog è un po' calato ma l'attenzione dovrebbe e potrebbe tornare alta, visto che Bruxelles ha posto a Roma una precisa domanda. Vediamo. L'anno scorso l'Unione europea aveva revisionato in senso un po' più elastico la direttiva antismog sulle micropolveri, che in Italia quasi da nessuna parte si rispettava. Forse le Regioni pensavano, presentando i loro piani d'azione, di ottenere la cosiddetta deroga, cioè la possibilità di continuare a sforare fino al 2011, senza subire sanzioni. La decisione della Commissione europea dei giorni scorsi, però, è molto chiara nel bocciare le richieste di deroga di quasi tutte le Regioni centrosettrionali (la risposta alle Regioni meridionali non è stata ancora data).

In sostanza Bruxelles dice che i piani d'azione presentati, paragonati ai dati di inquinamento negli ultimi anni, non sono sufficienti per garantire che nel 2011 (data ultima prevista dalla direttiva) i valori siano rispettati. Di conseguenza viene a cadere il presupposto della deroga, cioè l'aver intrapreso un percorso impegnativo virtuoso, e quindi gli sforamenti avvenuti dal 2005 sono - o tornano a essere - sanzionabili. Le Regioni, sorreggendosi a vicenda, avevano presentato i loro piani, gli incentivi per bus puliti, i blocchi del traffico inquinante e così via, sostenendo che potrebbero pulire l'aria a sufficienza entro il 2011 se venissero accompagnati da un piano nazionale.

Gli uffici della Direzione ambiente, suffragati poi da Dimas e dalla decisione della Commissione, hanno preso in parola e puntualizzato: «Senza misure nazionali, le sole misure regionali e locali non bastano a ottenere la conformità ai valori consentiti entro il nuovo termine». Un piano nazionale non esiste, quindi Bruxelles ha bocciato le richieste di deroga. Questo non vuol dire che immediatamente scatteranno le sanzioni, ma che intanto si stabilisce che il governo italiano deve agire. E quali azioni potrebbe intraprendere per far rientrare tutte le zone critiche nei parametri accettabili di Pm 10? Non basta incentivare l'acquisto di auto più efficienti.

Anche se in molti casi le concentrazioni di Pm 10 si sono ridotte del 25% negli ultimi due anni (causa recessione da un lato, miglioramento parco auto dall'altro) è impensabile che questo trend spontaneamente continui fino a risolvere il problema. Il 2011 è alle porte e se ci fosse un po' più di iniziativa e di attenzione nell'opinione pubblica il governo potrebbe essere messo alle strette. Prendete nota delle cifre: la media annuale non deve superare i 40 mcg per metro cubo, i giorni con più di 50 mcg per metro cubo non possono essere più di 35 all'anno. Il primo obiettivo è a portata di mano, il secondo è improbo. Non lo sarebbe se si pensasse di più alla salute.