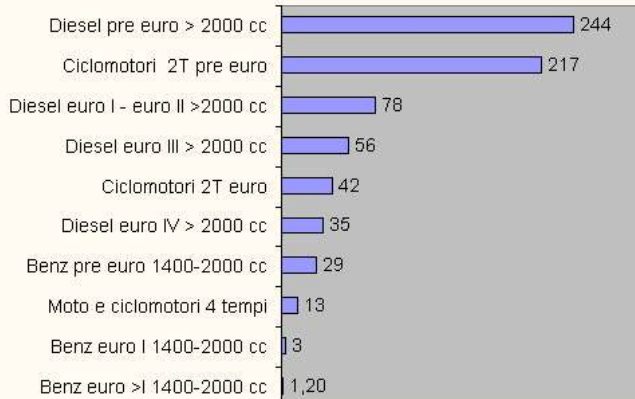


L'inquinamento da PM10 peggiora di giorno in giorno!

METRO Milano del 6 Novembre 2003 ha pubblicato i dati ARPA Lombardia (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) sulle emissioni inquinanti di PM10 delle varie tipologie di veicoli in circolazione. Riportiamo la tabella in questione aggiungendo alcuni commenti:

Fonte dati ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) Regione Lombardia			
Tabella emissioni PM10 per tipologia di veicolo (pubblicata su METRO Milano del 6-nov-2003)			
Tipo veicolo	FE (mg/km) a 30 km/h	Può circolare	Commento
Diesel pre euro > 2000 cc	244	No	Ok
Ciclomotori 2T pre euro	217	No	Ok
Diesel euro I - euro II >2000 cc	78	Si	PERCHE' SI'?
Diesel euro III > 2000 cc	56	Si	PERCHE' SI'?
Ciclomotori 2T euro	42	Si	PERCHE' SI'?
Diesel euro IV > 2000 cc	35	Si	PERCHE' SI'?
Benz pre euro 1400-2000 cc	29	No	PERCHE' NO?
Moto e ciclomotori 4 tempi	13	No	PERCHE' NO?
Benz euro I 1400-2000 cc	3	Si	Ok
Benz euro >I 1400-2000 cc	1,20	Si	Ok



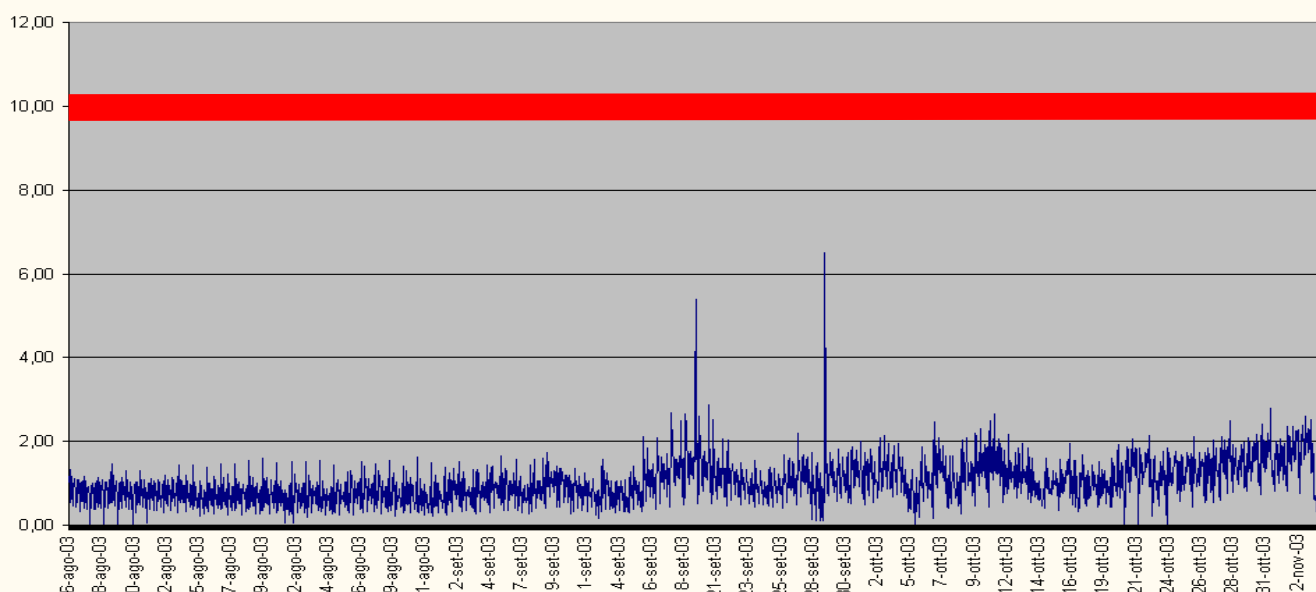
(ci riserviamo comunque di controllare la veridicità di alcuni valori che riteniamo artificiosamente gonfiati per difendere la validità dei provvedimenti, ad esempio i "Ciclomotori 2T pre euro" su cui aggiungiamo una nota al termine di questo documento)

Nella tabella vengono evidenziate le contraddizioni dei provvedimenti di blocco del traffico, ad esempio, perchè si impedisce la circolazione di mezzi, come le "Benz pre euro" o le "Moto e ciclomotori 4T", che sono MOLTO MENO inquinanti di altri mezzi MOLTO PIU' inquinanti (fino a 6 volte tanto!), come ad esempio i "Diesel euro", che invece hanno il permesso di circolare e inquinare? Nella parte destra della tabella abbiamo aggiunto la rappresentazione grafica dei valori: un provvedimento serio avrebbe dovuto semplicemente tenerne conto per decidere chi poteva circolare e chi no, ad esempio limitando solo i "Diesel pre euro" e i "Ciclomotori a 2T pre euro", e via così a scendere.

L'Assessorato all'Ambiente e l'ARPA tentano di difendere i provvedimenti affermando: "è vero che i diesel emettono più PM10, ma essi compensano tale 'colpa' con una bassa emissione di CO (ossido di carbonio)". Benissimo, peccato che il CO ormai NON RAPPRESENTI PIU' UN PROBLEMA, DA OLTRE UN ANNO, come mostrano i grafici qui sotto riportati, che visualizzano i dati delle centraline di monitoraggio (scaricabili liberamente dal sito sull'ambiente della regione: www.ambiente.regione.lombardia.it). **Siamo perennemente su valori intorno a 1/10 della soglia in estate e a 1/5 in inverno! Mentre il PM10, altamente cancerogeno, è già abbondantemente oltre la soglia di allarme!**

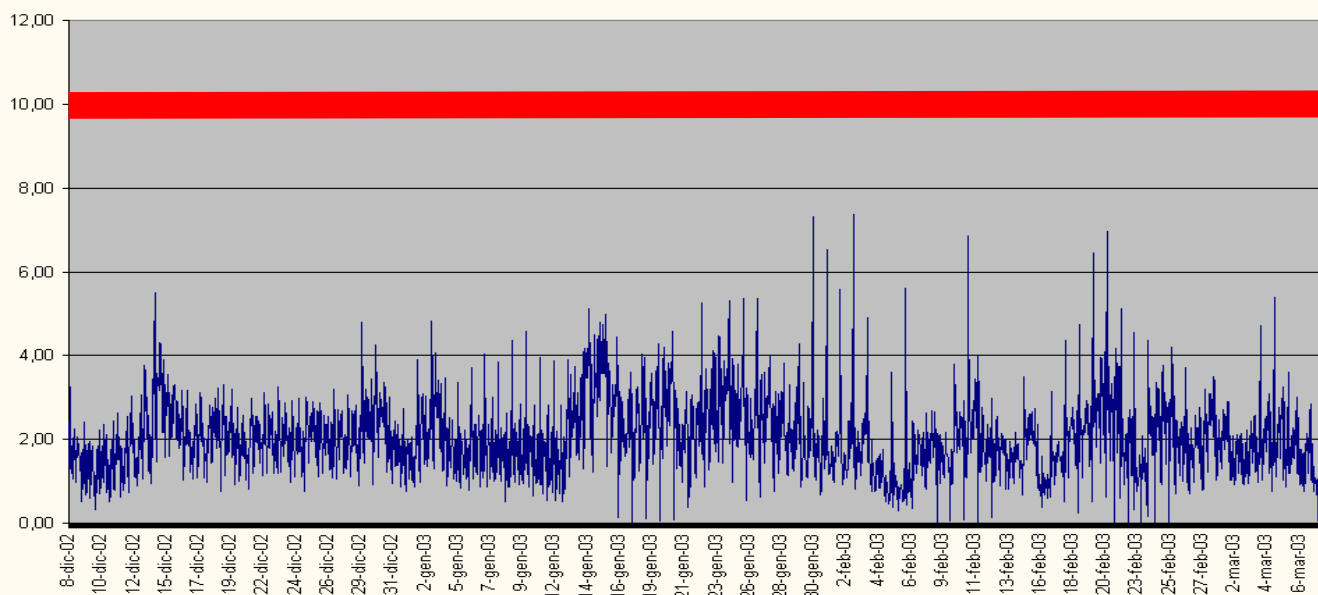
Hanno scelto una terapia aggravante per la malattia che minaccia la nostra salute!

Medie CO estate-autunno 2003



(soglia di attenzione = 10)

Medie CO da dicembre 02 a marzo 03 (secondo dati scaricati dal web della regione)



(soglia di attenzione = 10)

Inoltre, cosa ancora più grave, la Regione Lombardia decide di prendere provvedimenti in primo luogo contro il traffico quando è essa stessa ad affermare (nella pubblicazione FIRMATA DALL'ASSESSORE FRANCO NICOLI e di cui qui sotto riportiamo copertina e citazione) che il PM10 viene prodotto da "impianti termici [riscaldamenti, NdR], motori diesel e risollevaramento causato dai pneumatici [anche quelli dei veicoli elettrici, NdR]". I provvedimenti sui riscaldamenti entreranno in vigore solo tra un anno mentre esistono ancora quasi cento edifici (dell'amministrazione pubblica) a Milano riscaldati a carbone! Essi inquinano come 300.000 auto "non catalitiche", più di tutte le auto di questo tipo presenti nel capoluogo lombardo! [fonte "La Repubblica", 25-Feb-2003]



PTS - Polveri Totali Sospese - PM10 - Polveri con diametro inferiore ai 10 μ

Caratteristiche fisico chimiche: Il particolato, o polveri sospese, è costituito da microscopiche particelle e goccioline di origine organica ed inorganica in sospensione nell'aria.

Hanno una composizione molto varia: metalli (Pb, Cd, Zn, Ni, Cu), fibre di amianto, sabbie, ceneri, solfati, nitrati, idrocarburi policiclici pesanti, polveri di carbone e di cemento.

Origine: In natura derivano dall'attività vulcanica e dall'azione del vento su rocce e terreno. Le principali fonti antropiche sono gli impianti termici, i motori diesel, il risollevaramento causato dallo sfregamento dei pneumatici sull'asfalto.

Effetti sull'uomo e sull'ambiente: La tossicità del PTS è legata alla sua composizione chimica, al suo potere adsorbente e alla sua dimensione.

La frazione più fine (PM10) risulta quella più pericolosa in quanto in grado di superare tutte le barriere naturali del nostro sistema respiratorio e di penetrare direttamente nei polmoni. L'inalazione di particelle metalliche può danneggiare il sistema nervoso e quello circolatorio. Sostanze organiche come gli IPA o di amianto possono avere azione carcinogena, mentre quelle inorganiche possono fungere da vettori per virus e batteri.

Nota sui "Ciclomotori 2T pre euro"

Fatta salva l'attendibilità dei valori indicati dall'ARPA (sui quali, come già precisato, ci riserviamo di fare le opportune verifiche), è utile ricordare che:

- a seguito del protocollo di intesa ANCM-ANCI-Ministero Ambiente (1999), molti ciclomotori prodotti prima dell'entrata in vigore della direttiva 97/24/CE sono stati convertiti in Euro-1 mediante installazione di uno specifico kit di aggiornamento messo a disposizione (a pagamento) dalle case costruttrici;
- la vita media di un ciclomotore si aggira intorno ai 5-6 anni, quindi quelli non euro costituiscono meno della metà di quelli euro-1/2 e il parco circolante si sta progressivamente rinnovando naturalmente;
- nel 1997, il governo introdusse una campagna di incentivi alla rottamazione per favorire il rinnovamento del parco circolante di moto e (soprattutto) ciclomotori. Questa iniziativa fu fortemente sostenuta dai Verdi (Ministro Edo Ronchi) in quanto "un ciclomotore nuovo, anche se 2T, inquina sicuramente meno di uno di vecchia generazione". Dunque, nel giro di pochi anni, i consumatori sono stati prima indotti a comprare un nuovo ciclomotore, poi a modificarlo a proprie spese ed ora non possono usarlo;
- tenuto conto del numero dei ciclomotori non euro effettivamente circolanti, si può ragionevolmente ritenere che questi mezzi, anche se più inquinanti di altri, contribuiscano in misura irrilevante all'inquinamento atmosferico. Per la stessa ragione, impedirne la circolazione produce benefici irrilevanti;
- infine, questo tipo di provvedimenti induce sfiducia ed incertezza nei consumatori che, nel timore di acquistare un mezzo che dopo poco tempo potrebbe essere inserito nella categoria dei "non idonei", rimanda l'acquisto *sine die*.