

ARPAT news

Edizione Firenze



Come è andato il seminario: 1205: l'aria di città rende liberi 2005: l'aria di città fa morire



Venerdì 18 febbraio presso la sala della Direzione ARPAT si è svolta la presentazione del progetto Misa 2. Affollata la partecipazione con oltre un centinaio di persone che vi hanno preso parte. Molto articolate le presenze da parte di personale Arpat, del settore sanitario (Asl di Firenze, Empoli e Prato, Cspo, Meyer), dell'Università (di Firenze e Pisa), degli Enti Locali (Regione, Provincia, vari Comuni, fra i quali il Presidente del Consiglio Comunale di Firenze e gli Assessori all'Ambiente dei Comuni di Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino), di varie aziende e servizi (Ato 6 rifiuti, Quadrifoglio, Assindustria, Spea Autostrade, Irpet), di Comitati di Cittadini e Associazioni Ambientali (Medicina Democratica, Idra, Italia Nostra, Legambiente, Firenze in Bici) ed una folta presenza di media: Rai, VideoFirenze, Italia 7, Rete 37, Controradio, Novaradio, Metropoli, Repubblica, Nazione, Giornale, Corriere di Firenze, Ansa, Agr, Toscana oggi.



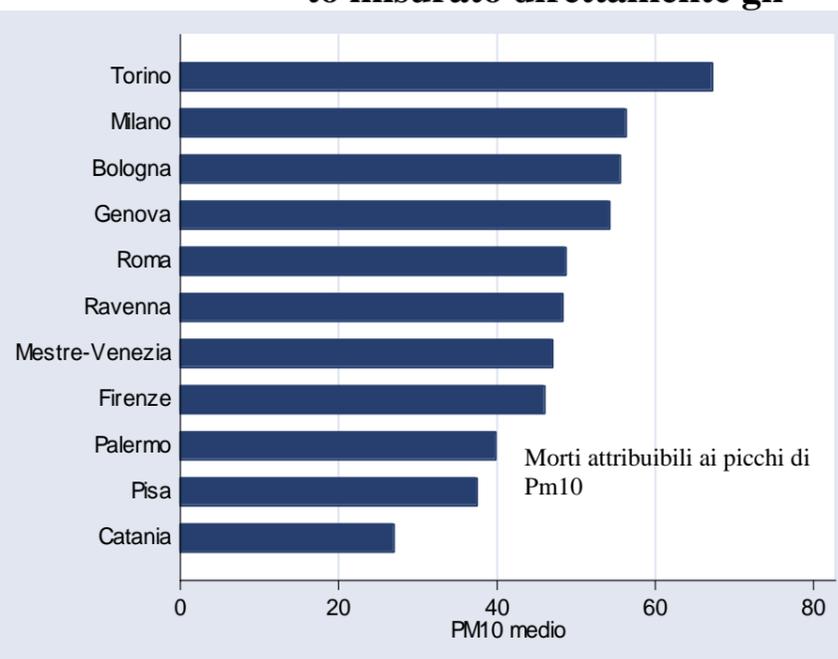
Di inquinamento ci si ammala. E si muore. Questo, in estrema sintesi, è il risultato del **MISA-2, un grande studio pianificato di metanalisi sugli effetti a breve termine degli inquinanti atmosferici** rilevati nel periodo 1996-2002 in 15 città italiane (9 milioni di abitanti), che è stato oggetto di un seminario promosso dall'ARPAT.

Si è visto così che nel periodo in studio il **PM10** (la componente dell'inquinamento atmosferico costituita di particelle con diametro inferiore a 10 micron) ha provocato circa **900 decessi in più all'anno**.

Anche gli inquinanti gassosi (biossido d'azoto, NO₂ e monossido di carbonio, CO) provocano un gran numero di vittime: si sono contati ogni anno circa **2.000 morti in più attribuibili al NO₂ e 900 morti attribuibili al CO**.

I risultati dello studio - che peraltro si riferisce solamente agli effetti a breve termine causati da picchi di inquinamento e non a quelli di lungo periodo - smentiscono che l'effetto negativo dell'inquinamento

atmosferico si limiti all'anticipazione di pochi giorni del decesso di soggetti già fortemente compromessi. MISA-2 mostra un eccesso di morti statisticamente significativo che va ben al di là della semplice anticipazione di decessi che si sarebbero verificati comunque. Per la prima volta in Italia, lo studio **MISA-2 ha potuto misurare direttamente gli**



LE PRESENTAZIONI DI DANIELE GRECHI E ANNIBALE BIGGERI SONO DISPONIBILI SU [INTRANET/NEWS](#)



Inoltre, è **necessario predisporre ricerche che analizzino gli effetti non più dei singoli inquinanti, ma della miscela che si respira ogni giorno.**

Daniele Grechi

(responsabile Arpat di Firenze

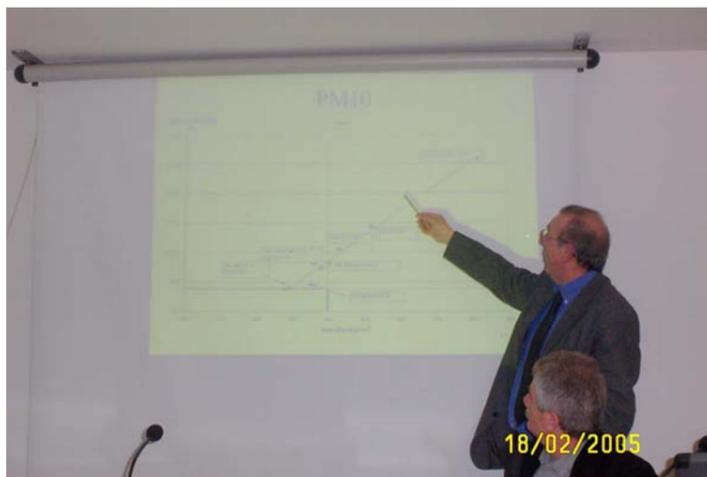
effetti del PM10 presente nell'aria delle nostre città. “Nello studio odierno siamo stati per la prima volta in grado di **misurare direttamente la concentrazione delle particelle PM10**” spiega **Annibale Buggeri** dell'Università di Firenze, uno dei coordinatori della ricerca, “E abbiamo così potuto confermare che, tra le 15 città esaminate, quattro (Bologna, Genova, Milano e Torino) hanno superato il livello di 50 mcg/m³, sono quindi ben al di sopra del limite dei 20 mcg/m³ come media annuale stabilito dalle direttive europee che entreranno in vigore tra 5 anni”.

MISA-2 mostra anche che **l'impatto sanitario dell'inquinamento varia da città a città.** Il carico di morti e ricoveri è maggiore nelle sedi in cui il traffico veicolare (specialmente da veicoli diesel) rappresenta la sorgente principale di particelle sospese.

Suggerimenti? **“C'è solo una direzione sensata in cui muoversi: occorre diminuire drasticamente il traffico nelle città affrontando la questione della mobilità urbana nel suo complesso.** Sul fronte della ricerca, poi, **occorre allestire una rete di monitoraggio che già nella fase di progettazione tenga conto della necessità di raccogliere dati per lo studio dei rapporti tra inquinanti e salute.**

della rete di monitoraggio della qualità della aria) ha fatto **il punto sulla situazione ambientale nella città.** Firenze, rispetto alle altre grandi città, si trova in una situazione "media" per le polveri sottili (PM10), gli ossidi di azoto (NO₂) e l'ozono (O₃), al minimo per l'ossido di zolfo (SO₂), grazie alla larghissima e consolidata metanizzazione degli impianti termici, ed al minimo anche per l'ossido di carbonio (CO), grazie ad un parco circolante relativamente più nuovo.

Per quanto riguarda la situazione registrata nel 2004 per le polveri sottili si registrano situazioni di superamento degli standard in quasi tutti i siti di misura, soprattutto per l'indicatore "numero di giorni" con media superiore a 50 microg/m³, infatti **i superamenti**



di 50 microg/m³ attesi in un anno sono nell'ordine di 80-90.

Per l'ossido di azoto si registrano situazioni di ampio superamento degli standard nei siti di misura esposti alle emissioni da traffico, soprattutto per l'indicatore di media annuale. La situazione nelle

aree residenziali di Firenze e degli altri centri urbani limitrofi appare intorno al valore di riferimento per l'indicatore media annuale, ampiamente nei limiti per la ricorrenza di valori di picco.

Riguardo agli anni precedenti, si osserva il consolidamento del **trend di peggioramento della situazione nei siti ad alto traffico** (dopo miglioramenti generalizzati nel periodo 1995-2000) soprattutto per PM10 e per NO₂, **ampiamente riconducibile all'incremento del parco circolante diesel.** Nei siti residenziali si osserva una situazione di stabilità o di lieve miglioramento che tuttavia potrebbe essere solo apparente in quando determinata da un quadro meteorologico più favorevole (sono in corso gli opportuni approfondimenti).

Alessandro Lippi (Direttore Generale ARPAT) ha sottolineato il **ruolo dell'Agenzia quale fornitore con continuità di informazioni ambientali** rivolte sia agli amministratori locali, quali elementi essenziali per compiere le scelte di governo di loro competenza, sia nei confronti dei cittadini, come obbligo sancito dalle normative italiane ed europee. Sul piano della **risposta** alla situazione emersa dalla ricerca, ha sottolineato come sia possibile solamente attraverso un **drastico abbassamento del tasso di inquinamento complessivo**, intervenendo con decisione sulle fonti di emissione, in primo luogo il traffico.

Fabrizio Signorini (Assessore all'Ambiente ed alla Mobilità del Comune di Scandicci) ha ricordato come il suo Comune sia impegnato in una realizzazione strutturale di notevole importanza per fronteggiare questa situazione: la prima linea del sistema tranviario fiorentino, con il quale si sta cercando di colmare un ritardo più che decennale sul piano della mobilità urbana. **L'obiettivo è quello di trasportare più persone con**

un mezzo non inquinante, quale è il tram.

D'altra parte si è anche consapevoli che nella prima fase di sua messa in funzione, forme di incentivazione all'uso dovranno essere accompagnate anche da azioni concomitanti di limitazione della



circolazione privata inquinante, perché è **necessario abituare le persone a tenere comportamenti ambientali corretti.**

Sui blocchi del traffico, evidenzia il proprio **consenso prioritario ad interventi mirati sui veicoli più inquinanti** (come indicato dagli studi Arpat) e rileva come scelte quali le targhe alterne siano risposte "emergenziali" rivolte a ridurre comunque i livelli di traffico per rispondere all'emergenza dei livelli alti di inquinamento.

D'altra parte ha evidenziato come **ogni limitazione del traffico porti gli amministratori a scontare le vivaci proteste di singoli cittadini e di categorie economiche che si sentono penalizzati nella propria presunta libertà individuale.** Sembra infatti che vi sia un diritto costituzionale alla mobilità ed al parcheggio con le auto!

Gli amministratori debbano anche fare scelte impopolari, sapendo dire di no a chi protesta, ma per fare questo occorre il sostegno fondamentale dei dati forniti dagli enti preposti, quali Arpat.

Luigi Nigi (Assessore all'Ambiente della Provincia di Firenze) ha osservato che la Provincia non ha competenze dirette in materia

di governo del traffico, ma che svolge un ruolo di coordinamento dei comuni a livello di area **fiorentina, assistiti costantemente ed egregiamente dall'Arpat.**

Ha quindi sottolineato come il problema sia soprattutto di ordine politico. E' ormai chiaro che con

un livello elevato di inquinamento, quale che sia il mix dei singoli inquinanti presenti nell'aria, si hanno effetti sulla salute della gente. Per ridurre questi livelli di inquinamento sono **necessari provvedimenti drastici,**

il cui effetto sia misurabile, che limitino la circolazione dei veicoli privati: ad esempio raccogliendo l'indicazione di Arpat di aggredire con decisione i veicoli diesel. Scelte di questo genere non sono indolore, e possono danneggiare anche fasce più deboli della popolazione. Per questo non è facile assumere decisioni in tal senso. Come classe politica di sinistra dobbiamo compiere queste scelte difficili, creando le condizioni politiche per poterle attuare e sostenere, anche nei confronti della gente.

Roberto Gori

(Responsabile del Dipartimento Arpat di Firenze) ha ricordato la buona collaborazione con altri istituti (Asl, Ars, Cspo) che permette di produrre un buon livello di conoscenza sui dati ambientali e sanitari relativi all'inquinamento nel nostro territorio.

Da questo bagaglio di conoscenze emerge con chiarezza che **è il sistema dell'inquinamento dell'aria nel suo insieme a determinare effetti sulla salute.**

Stiamo comunque operando studi di approfondimento su vari aspetti, quali ad esempio la composizione del articolato, sulle polveri finissime (PM 2,5), sugli effetti delle miscele di inquinanti.

Quello su cui c'è di più da lavorare è di mettere in pista un sistema di risposte a queste problematiche.

Dobbiamo avere l'umiltà di riconoscere che non c'è una soluzione ideale per rispondere domani al problema.

In passato era sempre presente una aspettativa "tecnologica" che risolvesse i problemi della società, oggi sembra l'idrogeno questa risposta, ma siamo sicuri che sarà veramente così?

Forse in realtà è necessario ripensare più radicalmente, non in termini di approvvigionamento energetico, ma piuttosto di stili di vita e modelli di sviluppo.

Dobbiamo fare i conti con i nostri limiti, con i limiti di un ambiente che non può essere sottoposto a pressioni sempre crescenti.



Dobbiamo lavorare sul cambiamento degli stili di vita con l'educazione e l'informazione. **Dobbiamo ripensare ad un modello di sviluppo che non ponga al suo centro i consumi.**

Questo può essere fatto anche a livello locale, pensando ad interventi ad ampio raggio che vadano in questa direzione e lavorando per renderli accettati da parte dei cittadini.