SMOG addio

Come e perché è tempo di cambiare aria

a cura di Pietro Raitano
e Associazione Genitori Antismog

Altreconomia

L'aria è un diritto! Questo libro spiega perché lo smog e il traffico sono nemici insidiosi e racconta storia e battaglie di Genitori Antismog, la lobby positiva che vuole "cambiare aria" a Milano

---

Lo smog e l'inquinamento dell'aria uccidono, in modo lento e subdolo, rubando mesi di vita e salute a tutti, soprattutto a chi vive in città.
Lo smog è responsabile di 4,2 milioni di morti premature in tutto il mondo e di decine di migliaia in Italia. I dati sono ormai inequivocabili: il traffico veicolare è tra i maggiori responsabili delle emissioni che provocano questa strage silenziosa.
Questo libro offre prima di tutto un quadro nitido della situazione dell'inquinamento da smog in Italia e nel mondo, con numeri e testimonianze di esperti, e un occhio di riguardo al rapporto tra inquinamento e povertà e alla interrelazione con la pandemia.
Ma, una volta informati e consapevoli, che cosa possiamo fare?
Un esempio paradigmatico di civismo ambientale urbano è quello di Genitori Antismog. Un'associazione, nata vent'anni fa a Milano da un gruppo spontaneo di mamme, che ha saputo creare una lobby positiva e - con grande perseveranza - ha sensibilizzato la popolazione e la pubblica amministrazione sui temi del contrasto allo smog e della mobilità sostenibile, sovvertendo luoghi comuni e vincendo decisive battaglie per il diritto alla salute dei propri figli e dell'ambiente.
Una vera e propria fucina di iniziative: percorsi casa-scuola, mitigazione del traffico veicolare e divulgazione. Un libro per chi vuole respirare meglio e considera l'aria un "bene comune".

INDICE

GLI AUTORI PAG. 5
CONTRIBUTI E INTERVISTE PAG. 5

PREMESSA
UNA CULTURA NON INQUINATA PAG. 7
di Massimo Acanfora

PRIMA PARTE
LO STATO DELL'ARIA PAG. 11
a cura di Pietro Raitano

CAPITOLO 1
CHE COS'È L'INQUINAMENTO PAG. 13
Alzheimer e inquinamento PAG. 22

CAPITOLO 2
I DANNI ALLA SALUTE PAG. 23
Intervista a Paolo Crosignani

CAPITOLO 3
PRIMA I BAMBINI! PAG. 29
Intervista a Roberto Dal Negro

CAPITOLO 4
CHE ARIA TIRA IN ITALIA PAG. 35
Con un'intervista ad Andrea Minutolo

CAPITOLO 5
I DATI IN EUROPA E NEL MONDO PAG. 47
Il legame tra inquinamento e povertà PAG. 56

CAPITOLO 6
LA NORMATIVA E LE SANZIONI PAG. 59
Intervista a Veronica Dini

APPENDICE
SMOG E COVID-19 PAG. 65

PARTE SECONDA
GENITORI DEL BENE COMUNE PAG. 71
A cura di Genitori Antismog Aps

PREMESSA
IL SEGNO SULLA CITTÀ: L'ATTIVISMO CIVICO PAG. 73

CAPITOLO 1
CHE COS'È GENITORI ANTISMOG PAG. 75

CARTA D'IDENTITÀ
GENITORI ANTISMOG, IN SINTESI PAG. 83

LA LINEA DEL TEMPO
UNA CRONOLOGIA DI GENITORI ANTISMOG PAG. 85

CAPITOLO 2
PUNTI DI FORZA: SCIENZA, COMUNICAZIONE, RELAZIONI PAG. 89

CAPITOLO 3
I PROGETTI DI GENITORI ANTISMOG PAG. 111
1. SIAMO NATI PER CAMMINARE PAG. 111
2. NEGOZI AMICI DELL'ARIA PAG. 117
3. TRÉNTAMI, ZONA 30 GENTE CONTENTA PAG. 125

APPENDICE
TRAFFICO E PSICOLOGIA PAG. 139
Intervista a Federica Biassoni

LIBRI, REPORT, ORGANIZZAZIONI PAG. 142

GLI AUTORI

Pietro Raitano (1975) è giornalista professionista con base a Milano. Dal 2007 al 2019 è stato direttore responsabile del mensile Altreconomia per poi diventare coordinatore operativo della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli. È autore di inchieste giornalistiche ed esperto di tematiche economiche, in particolar modo di sostenibilità e responsabilità sociale di impresa, temi sui quali ha scritto anche alcuni volumi, tra i quali "Paura del buio", "Rose & lavoro", "Il mestiere della libertà", "Lo speculatore inconsapevole" e "L'economia in classe" (Altreconomia).

Genitori Antismog Aps già "Mamme Antismog di Milano" è nata nell'inverno 2001 a Milano. È un'associazione di promozione sociale che fa del coraggio civico la propria cifra e conduce campagne di azione e informazione per spronare l'amministrazione a perseguire politiche ambientali che migliorino la mobilità cittadina e mitighino le conseguenze dello smog e dell'inquinamento. Collabora con scuole, istituzioni, aziende e attività commerciali.
Hanno scritto per Genitori Antismog: **Lucia Robatto, Dorotea Satey, Elena Sisti, Monica Vercesi**.

CONTRIBUTI E INTERVISTE:

Paolo Crosignani, membro comitato scientifico di Isde Italia, Associazione Italiana Medici per l'Ambiente
Roberto Dal Negro, responsabile del Centro Nazionale per gli Studi di Farmaco-economia e Farmaco-epidemiologia Respiratoria di Verona
Andrea Minutolo, responsabile scientifico di Legambiente
Veronica Dini, docente all'Università Cattolica, l'Università degli Studi e il Politecnico di Milano e avvocato per i diritti civili e diritto dell'ambiente
Federica Biassoni, Coordinatore Didattico del Corso di Perfezionamento in Psicologia del Traffico all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano.

PREMESSA

UNA CULTURA NON INQUINATA

di Massimo Acanfora,
responsabile editoriale di Altreconomia

Ho un'età per la quale ho potuto giocare a pallone in strada con i miei amichetti, nel popoloso quartiere di Lambrate, a Milano. Ci fermavamo quando una rara macchina passava con circospezione nella "nostra" via. Sono andato a scuola in skateboard, ho bighellonato in bici nelle domeniche senz'auto, ai tempi della crisi petrolifera e dell'austerity, un primo esperimento di lockdown. Ho visto il centro storico chiuso alle auto e poi riaperto. Ho visto alla trasmissione "Portobello" nel 1978 un tramviere proporre di spianare il passo del Turchino per risolvere il problema di nebbia e smog.
Dati alla mano, però, mentre Zoff alzava la Coppa del mondo del 1982 c'erano in giro 20 milioni di veicoli in Italia, mentre nel 2018 le vetture erano più di 50 milioni. La via dove abito ora nel frattempo è diventata ZTL ma parcheggiare è ancora un incubo. La casa dove ho abitato per anni, a forza di lavori per i parcheggi sotterranei si è staccata dalla casa di fianco.
Se da una parte ho assistito al dipanarsi dei provvedimenti dell'amministrazione comunale, dall'Ecopass ad Area C e B, dall'altra - come ci dice Il Sole 24 ore - su dieci milanesi oggi ci sono quasi nove veicoli circolanti, 8,9 per l'esattezza.

L'automobile, insomma, domina ancora il paesaggio urbano e la strada per una mobilità diversa è ancora molto lunga.
La cultura e il culto dell'automobile sono prepotentemente in auge, a dispetto di ogni evidenza scientifica in tema di inquinamento o di

sicurezza stradale, per quanto ripetuta fino allo sfinimento. Non c'è ripresa o ripresina economica che non sia tuttora accompagnata dagli incentivi per l'acquisto di auto, ancora inquinanti.

Eppure il Covid-19, tra le sue amare lezioni, ci avrebbe dato l'ennesima riprova *a contrario* che uno scenario diverso è necessario. L'opinionista del New York Times Farhad Manjoo, a partire dalla sua esperienza a Manhattan durante il lockdown, ha pubblicato il 9 luglio 2020 uno spettacolare articolo dal titolo "*I've Seen a Future Without Cars, and It's Amazing. Why do American cities waste so much space on cars?*".[1] Tra le altre cose -scrive- osservate a NYC durante il periodo di quarantena *"you could smell the absence of cars, too"*. Ed è vero, non era suggestione. A Milano durante il mesto lockdown l'aria era diversa. Continua Farhad Manjoo: *"Cars took a break from killing people, too"*. Vi è una riprova nelle statistiche italiane anche per questo: a Roma per cambiare scenario a marzo 2020 i morti per incidenti stradali sono diminuiti del 64% per cento rispetto allo steso mese del 2019. Vite umane e vite più umane, si potrebbe affermare.

Questo libro coniuga la ricerca giornalistica e l'attivismo urbano. Pietro Raitano, già direttore di Altreconomia e attento osservatore della realtà socio-ambientale - non solo milanese -, impugna la penna per tirare un tratto netto sulle mezze verità. L'inquinamento uccide e il traffico veicolare dà un importante contributo. Parole, numeri, testimonianze, visioni che forniscono un quadro nitido, con un occhio di riguardo per il rapporto tra inquinamento e povertà - non è certo solo un problema di casa nostra - e la interrelazione con la pandemia.

Un esempio paradigmatico di civismo ambientale urbano è invece quello di Genitori Antismog, organizzazione di "mammette radical chic" - come qualcuno l'ha chiamata, sbagliando di grosso - che ha saputo creare in vent'anni di storia una lobby ostinata ma positiva, che ha avuto un peso importante nel "rinascimento", per quanto ancora parziale, della mobilità milanese, sovvertendo con i fatti tantissimi luoghi comuni e coinvolgendo l'amministrazione comunale.
Genitori Antismog infatti non è solo un'associazione: è una fucina di iniziative che non ha avuto paura di tracciare la propria strada ma trova volentieri dei compagni di cammino.

Per dire addio allo smog e al traffico c'è bisogno però prima di tutto di un riequilibrio dei poteri effettivi, dal punto di vista politico ed

economico: bisogna dare più forza ai cittadini e alle fasce sociali più fragili, come i bambini, e depotenziare le "lobby negative", quelle delle industrie che continuano a sfornare imperterrite vetture a combustibile fossile.
Bisogna chiedere una cosa precisa: il diritto all'aria, perché solo una città dove si respira è davvero "smart". Il resto sono chiacchiere.
Del resto come diceva Antonio Cederna, con la semplicità della grandezza, "la democrazia è sognare città più belle".

Altreconomia si è presa volentieri il compito di mettere insieme in un solo libro un breve saggio di stile anglosassone e una testimonianza diretta di un manipolo di persone che ha creato capacità partecipativa ed educativa in una città smemorata - a volte - come Milano.

Nota
1. www.nytimes.com/2020/07/09/opinion/sunday/ban-cars-manhattan-cities.html

PRIMA PARTE

LO STATO DELL'ARIA

CAPITOLO 1

CHE COS'È L'INQUINAMENTO

"Dati allarmanti in uno studio sull'inquinamento dei maggiori centri abitati italiani" scrive il quotidiano *la Repubblica* il 20 giugno del 2000, oltre 20 anni fa.
Il riferimento è a uno studio redatto dall'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (che oggi non esiste più) e dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, dal titolo "Rapporto sull'inquinamento atmosferico nelle città italiane: impatto sulla salute", il quale prende in considerazione Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, Genova, Palermo e Napoli (quasi 9 milioni di abitanti totali, all'epoca). Il titolo di *Repubblica* è meno morbido: "Smog killer: in otto città ogni anno 3.500 vittime". Nel pezzo si legge: "Si chiama Pm10 [sic, *ndr*] il killer dei polmoni degli italiani, perlomeno di quelli che vivono nelle grandi città, e che ogni anno uccide 3.500 persone e provoca 1.900 ricoveri per malattie respiratorie. Numeri che mettono sotto accusa il traffico impazzito e anche i sistemi di riscaldamento, le due cause principali dell'alto livello di Pm10 nell'aria che respiriamo". E ancora: "I numeri parlano chiaro e sono un vero e proprio bollettino di guerra"; e a quelli di morti e ricoverati per problemi respiratori si aggiungono i ricoveri per disturbi cardiovascolari ("2.700"), "31.500 attacchi di bronchite acuta nei bambini, 30mila attacchi di asma sempre nei più piccoli". "Quella che mostriamo è solo la punta dell'iceberg" è il commento riportato nel pezzo di Roberto Bertollini, allora direttore del Centro Europeo Ambiente e Salute dell'Oms a Roma. Infatti, "lo studio considera solo una parte del problema: le Pm10".

Sono passati 20 anni: in un pianeta che nel frattempo ha visto crescere la popolazione mondiale di quasi 2 miliardi di individui, oggi conosciamo molto meglio le reali dimensioni dell'iceberg, ovvero di quel problema che chiamiamo "inquinamento atmosferico". La letteratura scientifica è molto più ricca in tema di fonti, inquinanti ed effetti, sulle persone, sull'ambiente, sulle cose. Il monitoraggio è costante e sempre più accurato, la giurisprudenza ha scritto norme, emesso sentenze, gli Stati si sono adeguati e impegnati, la tecnologia ha fatto progressi e l'opinione pubblica è attenta.
Ma non è stato ancora abbastanza, se è vero che lo smog causa ogni anno non meno di 4,2 milioni di morti premature in tutto il mondo - senza considerare l'inquinamento all'interno degli edifici -, e decine di migliaia in Italia. Nelle pagine che seguono approfondiremo ogni aspetto del fenomeno, ma è indispensabile iniziare a chiarire di che cosa stiamo parlando quando ci riferiamo all'inquinamento e quali sono le conseguenze sulla nostra salute.
Per farlo, utilizzeremo alcune fonti istituzionali, quali l'Agenzia Europea dell'Ambiente (Eea), che cura il report "Air quality in Europe", l'Organizzazione Mondiale della Sanità (Who) e la rete italiana delle Agenzie Regionali per la Protezione dell'Ambiente (Arpa).
L'Oms distingue l'inquinamento atmosferico esterno - *Ambient (outdoor) air pollution* - da quello "domestico" - *Household air pollution* -. Quest'ultimo "è una delle principali cause di malattie e morte prematura nei Paesi in via di sviluppo. L'esposizione al fumo dei fuochi di cucina provoca 3,8 milioni di morti premature ogni anno, ma soprattutto nei Paesi a basso e medio reddito. La combustione di combustibili come letame, legno e carbone in stufe inefficienti o focolari aperti produce una varietà di inquinanti dannosi per la salute, tra cui particolato (Pm), metano, monossido di carbonio, idrocarburi poliaromatici (IPA) e composti organici volatili (VOC). La combustione del cherosene in semplici lampade a stoppino produce anche emissioni significative di particelle fini e altri inquinanti". La questione è di grande interesse, ma in questo libro ci occuperemo esclusivamente della prima forma di inquinamento atmosferico, quella *outdoor*, che l'Oms introduce così: "L'inquinamento atmosferico è un grave rischio ambientale per la salute. Riducendo i livelli di inquinamento atmosferico, i Paesi possono ridurre il carico di malattie da ictus, malattie cardiache, cancro ai polmoni e malattie respiratorie sia croniche che acute, inclusa l'asma. Più bassi sono i livelli di inquinamento atmosferico, migliore sarà la salute cardiovascolare e respiratoria della popolazione, sia a lungo che a breve termine".

Le linee guida dell'Oms sulla qualità dell'aria - datano al 2005, una revisione era prevista entro il 2020 *ndr* - forniscono una valutazione degli effetti sulla salute dell'inquinamento atmosferico e delle soglie per i livelli di inquinamento nocivo per la salute. Questi i valori riportati dalle linee guida (media annua): Pm 2.5: 10 $\mu g/m^3$, Pm 10: 20 $\mu g/m^3$ (vedi a pag.20). Nel 2016, dell'intera popolazione mondiale, 9 persone su 10 vivevano in luoghi in cui i livelli delle linee guida sulla qualità dell'aria dell'Oms non erano soddisfatti. Si stima che nello stesso anno la situazione dell'inquinamento atmosferico esterno - sia nelle città sia nelle aree rurali - abbia causato 4,2 milioni di morti premature in tutto il mondo. Circa il 91% di queste morti premature si è dunque verificato nei Paesi a basso e medio reddito e il maggior numero nelle regioni del Sud-Est asiatico e del Pacifico occidentale. Ancora l'Oms: "Le politiche e gli investimenti a sostegno di trasporti più puliti, case efficienti dal punto di vista energetico, produzione di energia, industria e una migliore gestione dei rifiuti urbani ridurranno le principali fonti di inquinamento dell'aria esterna".

IL CATALOGO DEGLI INQUINANTI

Gli inquinanti dell'aria, spiega l'Eea, possono essere suddivisi in "primari" e "secondari". Nel primo caso, gli inquinanti sono direttamente emessi in atmosfera, mentre gli inquinanti secondari si formano in atmosfera a partire da inquinanti "precursori", attraverso reazioni chimiche e processi microfisici.
Gli inquinanti dell'aria possono avere origini naturali, antropiche o miste: dipende dalla loro fonte (o dalla fonte dei precursori).
I principali inquinanti primari sono il particolato (Pm, *particulate matter*), il cosiddetto Black Carbon, gli ossidi di zolfo (SOx), gli ossidi di azoto (NOx, comprensivi del monossido di azoto - NO - e biossido di azoto NO_2), l'ammoniaca, il monossido di carbonio (CO), il metano, composti organici volatili (Voc), il benzene e il benzo(a)pirene (un idrocarburo policiclico aromatico, Ipa).
Tra i principali inquinanti secondari fanno ancora la loro comparsa il particolato e l'NO_2, quando si formano in atmosfera, l'ozono (O_3) e altri Voc. Alcuni precursori per il Pm secondario sono il biossido di zolfo, gli ossidi di azoto, l'ammoniaca stessa, alcuni Voc.
A livello europeo, i settori che contribuiscono maggiormente alle emissioni di inquinanti dell'aria sono i trasporti (su strada e non, come il trasporto aereo e quello marittimo), il settore commerciale, istituzionale e residenziale, la produzione e distribuzione energetica, l'industria, l'agricoltura e i rifiuti.

“Smog addio”
© Altra Economia soc. coop.
Via Adriatico 2 - 20162 Milano
Tel. 02 89.91.98.90,
e-mail segreteria@altreconomia.it

Autori: Pietro Raitano, Associazione Genitori Antismog,
Lucia Robatto, Dorotea Satey, Elena Sisti, Monica Vercesi
Editing: Massimo Acanfora, Silvia Moro
Progetto grafico: Laura Anicio
In copertina: www.shutterstock.com

Prima edizione cartacea: novembre 2020
Isbn: 978-88-6516-372-6
Stampa: Rotomail Italia, Vignate (MI)

Altreconomia

Altreconomia Edizioni è un marchio di Altra Economia società cooperativa.
Il catalogo dei libri e delle novità di Altreconomia è su: **altreconomia.it/libri**
Per diventare soci della cooperativa: **soci.altreconomia.it**
Per iscriversi alla nostra newsletter: **altreconomia.it/newsletter**