



Fact Checking delle parole dell'assessore all'Ambiente Cappello in relazione ai dati forniti dall'Amministrazione sulla qualità dell'Aria in data 09/01/2020

Fact Checking delle parole dell'assessore all'ambiente Cappello

“Sono molto felice di poter commentare l’ennesimo ottimo risultato relativo alla qualità dell’aria del Comune di Ciampino per l’anno 2019. In questo anno infatti il limite imposto dalla normativa vigente è stato sfiorato solamente 19 giorni in tutto l’anno, ed è, assieme a quello del 2018, il miglior risultato degli ultimi 16 anni.”

Facciamo notare all'assessore che la qualità dell'aria è un argomento complesso che richiede attenzione e l'abbandono degli slogan. Ad esempio è importante sottolineare che la qualità dell'aria non è misura di un solo parametro (i.e. PM10) e relativo numero degli sforamenti, bensì il risultato dell'analisi sistemica di una serie di inquinanti i cui livelli non sono necessariamente collegati tra loro, né ascrivibili alla stessa sorgente.

Partendo dalle evidenze amministrative, ricordiamo all'assessore che la Regione opera la classificazione ai fini della qualità dell'intero territorio regionale sulla base dei livelli degli inquinanti in un quinquennio. L'ultima classificazione fatta nell'ottobre del 2016, che riguarda i dati del periodo 2011-2015, ha elevato in classe 1 il Comune di Ciampino, ossia quelli con più elevato grado di inquinamento atmosferico determinato dai superamenti dei limiti di legge degli inquinanti (PM10 e NO2), che è bene ricordare essere anche limiti sanitari. In questo caso devono essere adottati, oltre ai provvedimenti di carattere emergenziali qualora si registrino situazioni di superamento dei limiti della concentrazione d'inquinanti in atmosfera, come sta accadendo in questi giorni, una serie di prescrizioni operative scaturite dal **PIANO RISANAMENTO QUALITA' DELL'ARIA** Regionale. Tali prescrizioni sono state recepite dalla Giunta Comunale con Deliberazione 28/2017 ma vengono puntualmente disattese e non applicate.

Uscendo dal quadro amministrativo di riferimento e immergendoci nelle evidenze scientifiche attualmente riportate in letteratura, vogliamo sottolineare alcuni aspetti:

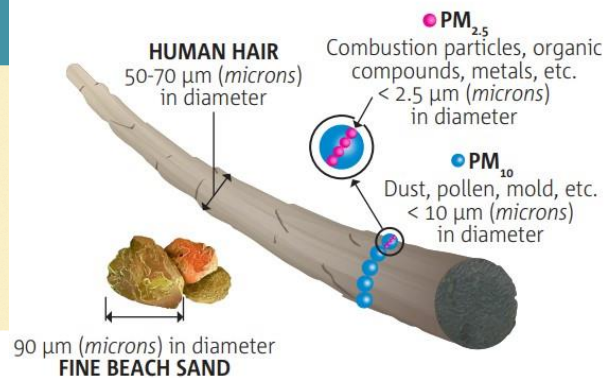
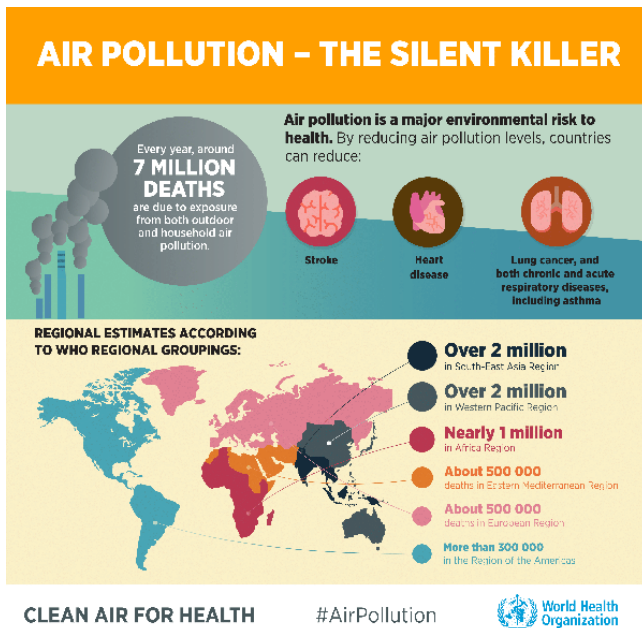
- 1) sfortunatamente, la nostra cittadina è dotata di un sistema di monitoraggio dell'aria **parziale**, non sufficiente a trarre conclusioni generali sulla qualità dell'aria: la nostra centralina ad esempio non monitora la concentrazione del particolato **PM2.5** – un emergente inquinante che è considerato un ottimo indicatore del rischio generale associato all'esposizione di particolato - e dell'ozono, due parametri molto critici (l'ozono è mediamente sopra i limiti di legge in tutto il Lazio) [1]. Questo dovrebbe imporre cautela nelle dichiarazioni pubbliche e, al contrario, dovrebbe spingere le istituzioni comunali a chiedere alla Regione Lazio uno sforzo per garantire un monitoraggio dell'aria più completo, all'interno degli obblighi di legge, attraverso l'incremento del numero di parametri analizzati dalla nostra centralina.
- 2) All'interno delle direttive riportate nella *EU Ambient Air Quality Directives* non esistono limiti di legge per il particolato ultra-fino (PM1 e PM0.1, non monitorato), nonostante le evidenze scientifiche indichino un significativo impatto sulla salute a causa delle loro dimensioni nanometriche. [2]

Agglomerato di Roma												
Comune	Stazione	Lat.	Long	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	BTX	O ₃	SO ₂	Metalli	IPA
Roma	L.go Arenula	41.89	12.48	X	X	X			X			
Roma	L.go Perestrello	41.89	12.54	X		X			X			
Roma	C.so Francia	41.95	12.47	X	X	X		X			X	X
Roma	L.go Magna Grecia	41.88	12.51	X		X						
Roma	Cinecittà	41.86	12.57	X	X	X			X		X	X
Guidonia Montecelio	Guidonia	42.00	12.73	X	X	X				X		
Roma	Villa Ada	41.93	12.51	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Roma	Castel di Guido	41.89	12.27	X	X	X			X			
Roma	Tenuta del Cavaliere	41.93	12.66	X	X	X			X			
Ciampino	Ciampino	41.8	12.61	X		X		X			X	X
Roma	Ferni	41.86	12.47	X		X	X	X				
Roma	Bufalotta	41.95	12.53	X		X			X	X		

Portiamo all'attenzione dell'assessore inoltre che la normativa prevede per il PM10 due indicatori di legge: la **media annua** per l'esposizione della popolazione a lungo termine (limite posto a 40 µg/mc) e il **numero di superamenti** della concentrazione giornaliera dei 50 µg/mc per l'esposizione a breve. Inoltre l'OMS suggerisce come concentrazione di riferimento per il **benessere umano 20 µg/m³ per la media annuale!** [1] Osservando i dati a disposizione dal 2009 al 2017 purtroppo registriamo dei valori medi annuali ben al di sopra della soglia di benessere, con un valore medio negli ultimi dieci anni intorno ai 30 µg/mc (non abbiamo calcolato il biennio 2018-2019 per assenza di dati).

Centralina	PM10 Media annua Valore Limite 40 µg/m ³									
	Anno									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Tenuta del Cavaliere	-	-	29	28	26	24	27	25	23	
Ciampino	34	33	36	32	29	28	32	29	28	
Cinecittà	34	30	35	35	31	30	35	30	28	
Cipro	31	29	30	27	26	28	28	26	23	
Ferni	28	24	25	22	22	21	21	20	20	

Pur consapevoli del fatto che questo è un dato assolutamente in linea con il territorio limitrofo, e migliore di quello che si registra in alcune zone di Roma o nella Valle del Sacco, ci sentiamo di non condividere lo slancio ottimista dell'assessore: una situazione non drammatica della qualità dell'aria è cosa ben diversa rispetto al messaggio di cui si fa portavoce. **Siamo ben lontani, a Ciampino come in grande parte del paese, nonostante gli sforzi fatti negli ultimi anni, dal poter affermare che la qualità dell'area nelle aree metropolitane sia BUONA!** A conferma di ciò, i dati riportati dall'OMS sull'impatto delle polveri sottili sulla salute dei cittadini ci dicono sistematicamente il contrario. [3]



A supporto di ciò, tornando al particolato **PM_{2.5}**, evidenziamo che esistono degli studi scientifici, anche riassunti in diversi report prodotti dall'EASA – European Aviation Safety Agency, [4-6] che mettono in evidenza come l'attività aeroportuale impatti significativamente su questo inquinante chimico. Tra i tanti studi mettiamo in evidenza il **REHEATE Project** (Respiratory Health Effects of PM generated by Aircraft Turbine Engines) condotto dalla Facoltà di Medicina della University of Bern il quale ha investigato gli effetti sulla salute delle emissioni esauste degli aeroplani, in particolare sul sistema respiratorio. I risultati iniziali dello studio suggeriscono un impatto significativo sul sistema respiratorio umano.

Sebbene l'assessore sembra dimenticare appositamente l'aeroporto quando cita le sorgenti di inquinamento atmosferico, noi facciamo notare per l'ennesima volta che questo atteggiamento **non rende un buon servizio alla città** e un approccio **meno ideologico** sarebbe certamente utile, oltre che scientificamente più ragionevole. All'assessore, convinto sostenitori dell'idea che "inquinano più le automobili e le caldaie" ricordiamo che l'impatto di una infrastruttura come l'aeroporto sull'ambiente e sulla qualità dell'aria non si misura esclusivamente in funzione delle emissioni dirette (decollo, atterraggio, etc.) ma bisogna considerare l'impatto complessivo delle attività dell'infrastruttura sulla città (traffico veicolare indotto, i consumi degli impianti di riscaldamento aeroportuali, numero dei vettori bus, etc.).



“Analizzando nel dettaglio i dati forniti dall’ARPA, appare evidente che le giornate più critiche dal punto di vista dell’inquinamento coincidano con quelle più fredde.”

Appreziamo gli sforzi dell’assessore nel tentare una analisi pseudo-scientifica dei dati ma lo invitiamo a non semplificare questioni estremamente complesse perfino per la comunità scientifica. Come si legge chiaramente nei report Arpa *“Il numero di superamenti della soglia di 50 µg/m³ del PM10 mostra delle fluttuazioni negli anni, poiché legato alle condizioni meteorologiche più o meno favorevoli all’instaurarsi di periodi di stabilità”* [1] per cui per analizzare l’aria si deve sempre tenere conto di diversi fattori tra cui pressione, temperatura, precipitazioni meteorologiche, etc.

“Continueremo a tenere costantemente sotto controllo le infrastrutture presenti sul nostro territorio affinché agiscano sempre secondo i limiti imposti dalle normative; proseguirà il monitoraggio dello stato del traffico veicolare e verranno studiate le migliori soluzioni per ridurre l’impatto sulla qualità dell’aria.”

Veniamo qui alle nostre considerazioni politiche: apprezziamo le buone intenzioni espresse a parole ma temiamo che, come sempre, alle parole non seguano i fatti. **Come si intende tenere sotto controllo le infrastrutture presenti nel territorio?** In particolare, rispetto alla maggiore infrastruttura, ovvero l’aeroporto, quali azioni si intende mettere in campo? Sino ad ora abbiamo assistito a posizioni deboli e molto più vicine agli interessi di AdR che a quelle dei cittadini che chiedono il ritorno ai livelli di volo coerenti con i limiti di legge.

Ci fa inoltre sorridere il fatto che solo lo scorso ottobre - quando in Consiglio Comunale presentammo una mozione sull'utilizzo dei soldi dell'imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA) la maggioranza, attraverso l'Assessore all'Ambiente, dichiarò di non avere contezza degli effettivi livelli d'inquinamento sonoro richiamandosi alla diversità tra dati messi a disposizione da Enac, AdR e Arpa - quindi nell'impossibilità di procedere all'indennizzo delle popolazioni di Ciampino colpite.

Eppure, la nostra era una richiesta molto semplice: disporre l'impiego di queste risorse economiche derivanti dal riparto del gettito dell'IRESA per l'indennizzo alle popolazioni residenti o per l'attivazione di sistemi di monitoraggio ambientale, magari riattivando la convenzione con l'ARPA.

Come si intende monitorare il traffico veicolare e con quali strumenti? E soprattutto, una volta riconosciuto il fatto che il traffico nella città è assolutamente insostenibile per garantire una qualità della vita dei cittadini decente – e non parliamo esclusivamente della qualità dell'aria – cosa si intende fare? Quali azioni concrete verso una mobilità diversa, sostenibile e integrata con Roma Metropolitana, si vogliono mettere in campo?

Non è più tempo di studiare soluzioni ma noi crediamo che sia giunto il tempo di METTERE IN CAMPO delle proposte radicalmente in discontinuità col passato, a partire da azioni orientate al rafforzamento della mobilità sostenibile (e.g. percorsi ciclo pedonali, bike sharing, etc.) passando per il potenziamento del trasporto pubblico locale, e soprattutto da un confronto non più rimandabile con FS e con Roma Metropolitana per il potenziamento della linea ferroviaria e del trasporto verso la capitale.

Riferimenti:

[1] QUALITÀ DELL'ARIA REGIONE LAZIO Analisi delle serie storiche dei principali inquinanti 2009-2017, ARPA Lazio

[2] ACI Europe 2018, Ultrafine particles at the airport.

[3] <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/news/news/2018/5/over-half-a-million-premature-deaths-annually-in-the-european-region-attributable-to-household-and-ambient-air-pollution>

[4] Unal, A., Hu, Y., Chang, M. E., Odman, M. T., & Russell, A. G. (2005). Airport related emissions and impacts on air quality: Application to the atlanta international airport. *Atmospheric Environment*, 39(32), 5787-5798.

[5] <https://www.easa.europa.eu/eaer/air-quality/aviation-environmental-impacts>

[6] Zurich Airport 2018, Ultrafine Particle Measurements At Zurich Airport