

L'impatto della mobilità insostenibile sulla salute di Stefania Borgo.

In questa breve relazione mi limiterò all'impatto sulla salute dovuta all'inquinamento, ma ricordo che alla mobilità sono legati anche altri tipi di danni come quelli da rumore o da incidenti stradali, prima causa di morte per i giovani e di anni di vita perduti.

Ben nota è la tossicità degli inquinanti aerei che, in città, sono per lo più prodotti dal traffico e dagli impianti di riscaldamento: l'OMS ha quantificato, in Italia, questo danno in migliaia di morti in più l'anno, in quanto tali inquinanti causano o aggravano numerosissime patologie (diap.2). Sono inoltre noti da molto tempo gli effetti nocivi di sostanze chimiche tossiche tipiche dell'inquinamento come gli ossidi di zolfo, gli ossidi di azoto, l'ossido di carbonio o gli idrocarburi policiclici aromatici, mi limiterò quindi a esporre i dati più recenti che riguardano le polveri fini e ultrafini la cui estrema pericolosità è stata evidenziata negli ultimi anni (diap. 3-11). In particolare alcuni studi si sono focalizzati sui motori diesel, i cui effetti tossici sono stati ben documentati negli soggetti asmatici e nei cardiopatici (diap. 12-14).

Ovviamente si riescono a studiare meglio gli effetti nocivi acuti, dove il nesso di causa-effetto è più evidente, mentre gli effetti cronici hanno talvolta periodi di latenza lunghissimi. Ad es. il tumore al polmone provocato dal fumo di sigaretta si manifesta dopo circa 20 anni e probabilmente anche quello legato all' inquinamento ha un periodo di latenza simile, per questa ragione le evidenze epidemiologiche potrebbero richiedere tempi molto lunghi. Tuttavia alcune patologie croniche si manifestano prima, ad es. tumori a rapida insorgenza o/e a carico di fasce vulnerabili della popolazione: i bambini in particolare possono essere considerati il prototipo delle fasce di popolazione vulnerabili (come i malati, gli anziani). Pertanto alcune patologie a più rapida insorgenza possono essere utilizzate come rilevatori di nocività (eventi sentinella). (diap. 15)

Abbiamo considerato finora il traffico in toto ma ci possono essere contributi inquinanti diversi legati al vettore: auto di diverso tipo, moto, mezzi pesanti, autobus. E poi aerei, treni, metropolitane. I mezzi pubblici possono essere altrettanto inquinanti di quelli privati. (diap. 16-18). I Medici per l'Ambiente sono ovviamente molto favorevoli al trasporto pubblico che però, al pari di quello privato, non deve essere inquinante: tecnologie migliori esistono, forse dobbiamo solo decidere di utilizzarle subito, mettendo in atto provvedimenti integrati a vari livelli tali da produrre effetti evidenti sulla mobilità e miglioramenti sostanziali per la salute.