



GENITORIANTISMOG

Milano, 7 gennaio 2013

Att.

consultazione_pria@regione.lombardia.it

Contributo dell'associazione

GENITORI ANTISMOG in relazione alla Proposta di Piano pubblicata l'8.11.2012

Piano Regionale di Interventi sull'Aria

A seguito della lettura dei documenti depositati a novembre nella procedura di pianificazione del PRIA, si sottopongono le seguenti considerazioni aggiuntive rispetto a quelle già presentate nelle precedenti fasi procedurali.

Al riguardo si segnala che molte osservazioni dei precedenti documenti di questa associazione (in particolare, quello presentato nello scorso ottobre), mantengono la loro validità anche a seguito della presentazione della proposta di Piano e devono conseguentemente ritenersi qui richiamate.

Si richiama peraltro innanzitutto l'insufficienza dichiarata della proposta di PRIA (di seguito, punto 12), la quale, a causa dei dinieghi espressi già opposti dalla Commissione Europea a prorogare l'entrata in vigore dei limiti per PM10 e NO2, **impone a codesta Amministrazione regionale di integrare la proposta già elaborata per renderla conforme alla normativa vigente e garantire il rispetto dei limiti.**

1. Mancanza di riflessioni su carico di urbanizzazione sul territorio Lombardo e il carico emissivo derivante

La proposta di Piano esordisce rilevando la sensibile riduzione delle aree agricole in Lombardia nel periodo intercorrente fra il 1999 al 2007 e notando come "La maggiore urbanizzazione esercita forti pressioni sull'ambiente: accanto alla frammentazione degli ecosistemi e del paesaggio, l'urbanizzazione determina un aumento delle emissioni in atmosfera indotte dalla nuova costruzione di infrastrutture residenziali, terziarie e industriali".

Su questa premessa sembra manchino adeguate riflessioni in sede di piano, che invece dovrebbe contribuire a formulare direttive o proposte normative in tema di arresto del consumo di suolo e stimolo al riutilizzo delle aree già urbanizzate.

2. Mancanza di riflessioni sull'incremento dei tassi di motorizzazione

A proposito del tasso di motorizzazione si afferma poi che "La consistenza del parco veicolare in Lombardia, secondo l'*Autoritratto 2010* pubblicato dall'ACI, ammonta a circa 7,6 milioni di veicoli, con **un incremento pari al 15% nell'ultimo decennio**. Rispetto al totale dei veicoli immatricolati, circa il 77% è rappresentato da autovetture. Circa 2 milioni di autovetture sono alimentate a diesel, con un incremento nel decennio di circa il 190%. Viceversa il numero di autovetture alimentate a benzina risulta in riduzione del 22%.

Da tale premessa unita al processo di urbanizzazione intercorso negli ultimi anni dovrebbe discendere una analisi approfondita in relazione a: a) l'importanza di impedire ulteriori fenomeni di sprawl anche in funzione di contenimento delle emissioni, b) l'importanza di investire



GENITORIAntISMOG

essenzialmente sul trasporto pubblico e la mobilità sostenibile e non, viceversa, su nuove infrastrutture stradali.

3. Misure di contenimento e prevenzione degli episodi acuti di inquinamento

Nella proposta di Piano si riferisce che *“Il processo di coordinamento fra le Regioni della Valle del Po per la qualità dell’aria, è stato formalizzato il 28 ottobre 2005 a Torino, con la sottoscrizione di un primo Accordo fra le Regioni della Pianura Padana indica fra le proprie priorità l’omogeneizzazione delle misure di emergenza per fronteggiare gli episodi acuti di inquinamento” (p. 18).”*

Dov’è il piano d’azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento ? (cfr. punto 9 infra)

4. Richieste misure nazionali o UE

A pag. 20 della Proposta di Piano si riferisce che *“Perseguendo tale linea le regioni del bacino padano hanno contribuito alla costruzione del pacchetto di misure nazionali (tra cui la proposta di classificazione degli apparecchi a biomassa legnosa) all’interno dello specifico gruppo di lavoro nazionale (di cui al D. lgs. 756/2011 della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MATTM) finalizzato appunto alla stesura del Piano nazionale per la tutela della qualità dell’aria, documento che è stato presentato, nel settembre 2012, al Tavolo di coordinamento ex art. 20 d. LGS. 155/2010. Sempre nel 2012 il tavolo interregionale ha condiviso, all’interno di un Position Paper, le proposte da inviare in sede europea in vista della revisione della Direttiva in materia.”*

Questi ultimi due documenti devono essere immediatamente messi a disposizione al fine di valutarne la portata e possibile incidenza, consentendo al pubblico di presentare osservazioni.

5. Dati di Source Apportionment contenuti nella Proposta di Piano sembrano decettivi

Si vedano infatti le due “torte” riferite alle fonti emissive in Lombardia che indicano dati apparentemente inconciliabili e chiaramente “misleading”.

La torta inserita nella proposta di Piano (p. 26) – definita come aggregato per carburante - sembra fare percepire la prevalenza delle emissioni da riscaldamento domestico come assolutamente prevalente sulle altre.

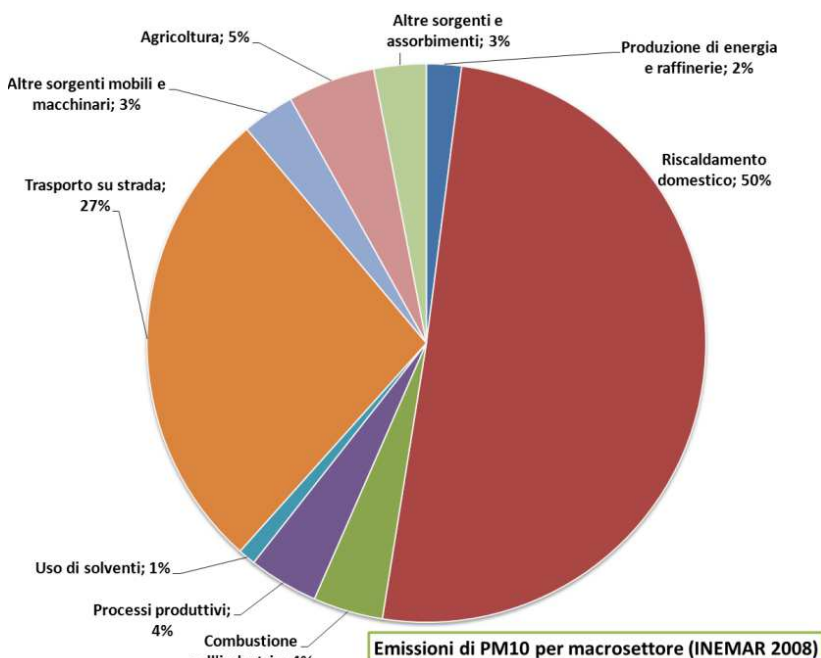




Figura 1.4 - Distribuzione % delle emissioni in Lombardia per macro-settore (Fonte: INEMAR, ARPA Lombardia).

La torta contenuta nel 7° Rapporto del Collaborative Research Project for Air Pollution Reduction in Lombardy (p. 46) 2006- 2010) indica viceversa la prevalenza delle emissioni da traffico.

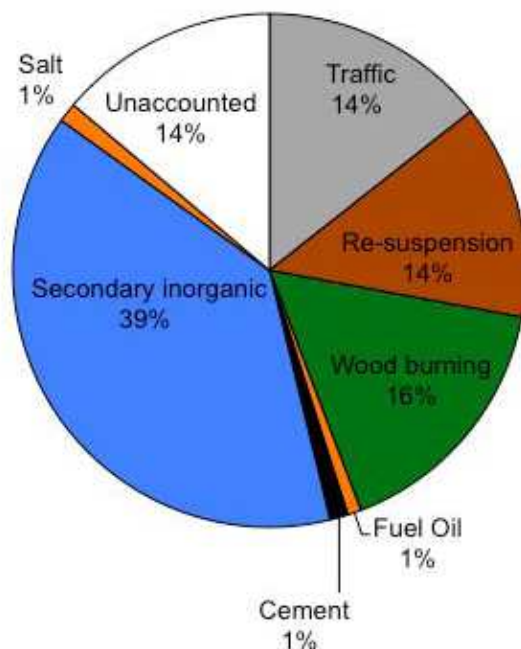


Fig. 3.2. CMB source apportionment of PM10 in Lombardy as an average for all 10 stations for February/March 2007.



GENITORIANTISMOG

Il Piano non sembra al riguardo chiaro né fedele ai dati emersi dai rapporti del JRC che hanno verificato le fonti per mezzo di una analisi chimica di oltre 2000 campioni di filtri raccolti per due anni.

Si veda quanto evidenziato nel Rapporto conclusivo del JRC (9th Report, p. 39) ove a proposito del particolato primario si riferisce che **“The main primary source for PM was revealed to be road transport, comprising engine exhaust, brake/tire wear, and re-suspended road dust, which on average for all stations during the winter campaigns contributed 23-26 % of the PM₁₀ mass (2007), and 17-22 % of the PM_{2.5} mass (2009). Wood burning was the third most important primary source and contributed on average for all stations during the winter campaigns with 11-13 % of the PM₁₀ mass (2007) and 12-19% of the PM_{2.5} mass (2009).”** Ed anche includendo il particolato secondario le conclusioni non cambiano. Si veda al riguardo il grafico a p. 62 del 7° Rapporto del JRC:

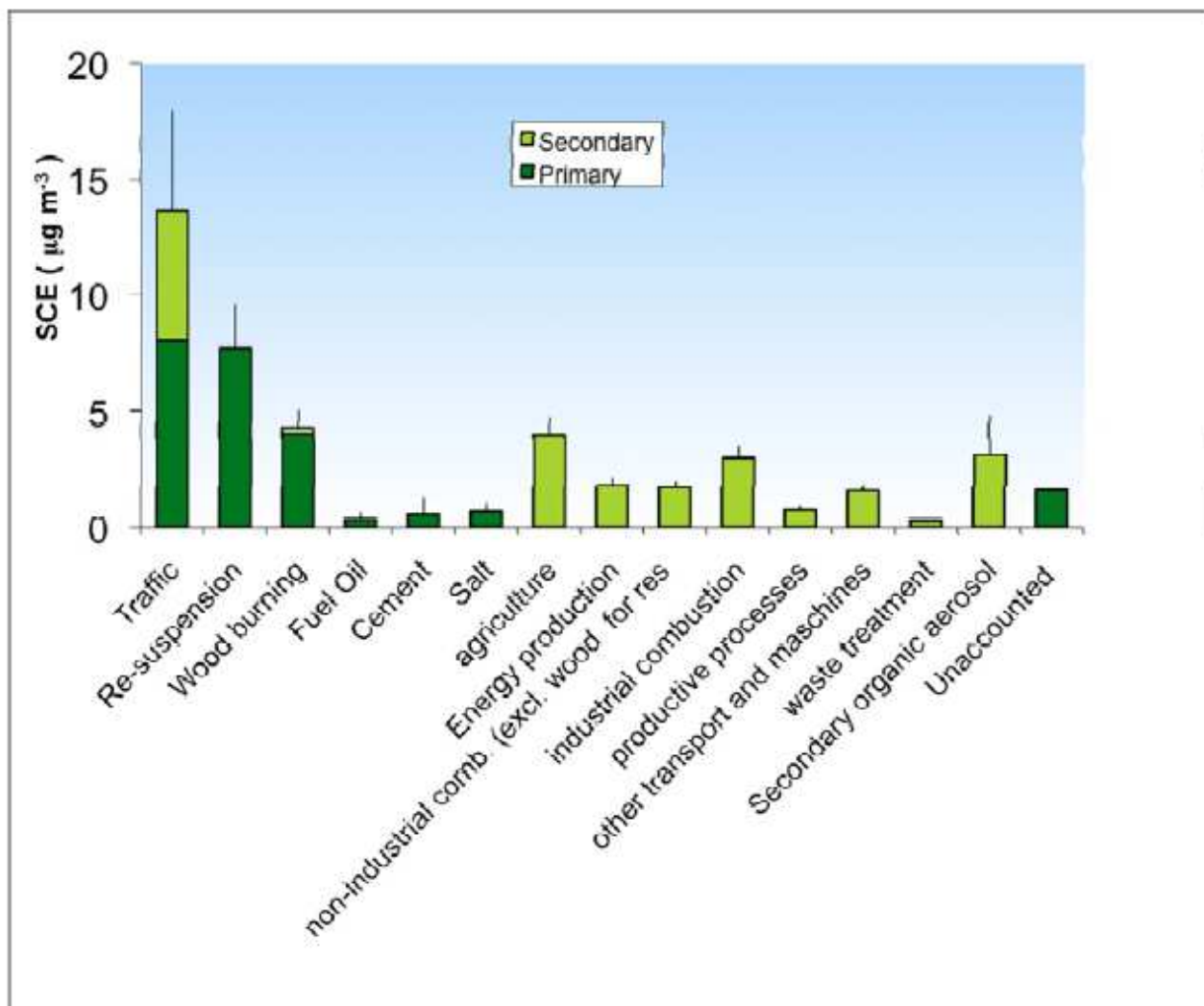


Fig. 3.22. Partitioning of source contribution estimates (SCE) on primary and secondary components. In comparison with Fig 3.18, this figure includes secondary organic aerosol.

6. Premesse inerenti i filtri



GENITORIANTISMOG

A p. 36 della proposta di Piano si riferisce dell'efficacia dei filtri antiparticolato per l'abbattimento del particolato ma ancora una volta non si chiarisce che i filtri si distinguono in varie categorie di varia efficienza e che anche i dispositivi più efficienti non sono in grado di influire in alcun modo sulle emissioni di NOx e della componente gassosa dello scarico e quindi sulla porzione di secondario del particolato.

Il dato è rilevante in relazione alla valutazione delle misure da mettere in campo. Si fa presente, peraltro, che l'associazione ricorrente ha già ottenuto l'**annullamento in sede giudiziale** di alcune misure di tariffazione che proponevano un'immotivata equiparazione dei filtri, al di là della loro reale efficacia, per violazione del principio comunitario "chi inquina paga" (TAR Milano, Sez. IV, 17 luglio 2010 n. 2995).

7. Documenti citati –

Si chiede la messa a disposizione dei seguenti documenti citati:

- a) *CRINES (Centro di Ricerca Inquinamento atmosferico ed EcoSistemi)* p. 36 Proposta di PRIA
- b) "*Linee Guida per la redazione del progetto di adeguamento della rete di misura*", approvate dal Tavolo Tecnico di Coordinamento istituito presso il Ministero dell'Ambiente (ex art. 20 del D. lgs. 155/2010). P.42 proposta di pria
- c) Progetto Essia
- d) Si vedano i documenti citati al punto 4 che precede

8. Valutazione efficacia misure pregresse

- A p. 100 della Proposta di Piano si afferma che la "*valutazione dell'efficacia* di tali misure è riscontrabile all'interno dei trend in diminuzione degli inquinanti monitorati dalla rete di rilevamento della qualità dell'aria e già discussi (cfr. § 2.2)" ma detta valutazione è del tutto inadeguata e insufficiente.

In sostanza manca del tutto una **analisi di risultato sulle misure adottate negli ultimi dieci anni**, le quali - a dire di codesta Amministrazione Regionale - costituivano il precedente piano per la qualità dell'aria.

Tali misure, infatti, sono solo elencate, ma assolutamente non valutate, nell'Allegato 1 della proposta di PRIA.

Quali misure sono state efficaci? In che misura? Su quali inquinanti? Per quanti anni?

Si ricorda che la Direttiva 2008/50/CE (allegato XV) richiede che il piano indichi gli "effetti riscontrati" dei provvedimenti adottati antecedentemente al Piano: la carenza sopra esposta, pertanto, oltre ad essere gravissima nella sostanza, costituirebbe anche un vizio di legge che potrebbe inficiare la legittimità del redigendo Piano.

- E' inoltre del tutto oscuro l'orizzonte temporale delle misure descritte a p. 101 e il loro attuale stadio di effettiva implementazione.

“

- *il rilascio dell'autorizzazione a tutte le attività industriali A.I.A (Autorizzazioni Integrate Ambientali - 780 aziende di competenza regionale). Con queste autorizzazioni sono state introdotte ulteriori prescrizioni, tra le più innovative. In particolare, su tutti i dodici*



GENITORIANTISMOG

termovalorizzatori, è prescritta la riduzione del limite di emissione degli NOX (ossidi di azoto) da 200 (limite nazionale e comunitario) ad 80 mg/Nm³ mediante installazioni di impianti di denitrificazione catalitica, oltre che l'installazione di campionatori automatici in continuo delle emissioni di diossine ed altri microinquinanti, a fronte di una norma che prevede 2 prelievi su base annuale;

- • *sulle acciaierie l'installazione del sistema di controllo automatico dell'efficienza di filtrazione delle polveri;*
- • *la diffusione del Sistema Monitoraggio Emissioni (S.M.E.): in Lombardia 186 impianti comprendenti tutti i termovalorizzatori, le centrali termoelettriche con potenza maggiore di 50 MWt, cementifici e calcifici, vetrerie, raffinerie, altri grandi impianti, sono dotati di sistemi di monitoraggio in continuo al camino dei parametri fisici dei fumi (portata, temperatura, umidità) e delle concentrazioni dei principali inquinanti. Sono inoltre monitorate tutte le principali grandezze di impianto (consumi di materie prime e combustibili, produzione, parametri di esercizio) “.*

La descrizione dello stadio di implementazione e dell'effetto prodotto dalla stessa è di assoluto rilievo per la predisposizione del Piano e la valutazione dello stato attuale dell'arte.

Ancora e a titolo esemplificativo a p. 101 si parla della **riduzione degli inquinanti per effetto del blocco nella zona critica** senza fare alcun accenno alle difficoltà di implementazione di tale blocco che è ad oggi sostanzialmente fuori controllo. La valutazione rischia dunque di essere virtuale anziché reale, in quanto riferita alla situazione normativa e non viceversa alla sua reale implementazione.

9. Obiettivi del PRIA

La descrizione degli obiettivi del PRIA rappresenta in vari punti :

- a) una *excusatio non petita* dell'attività regionale pregressa,
- b) una descrizione non veritiera dei presunti eccezionali sacrifici e impatto anche dal punto di vista socio economico che le azioni di contenimento dell'inquinamento avrebbero imposto alla popolazione (quali i sacrifici sopportati?) senza alcun riguardo viceversa al peso sanitario e sociale della situazione di grave inquinamento cui è assoggettata la grandissima parte della popolazione lombarda.
- c) **Piani a breve:** Si afferma infondatamente nella proposta di piano che *“Le motivazioni precedentemente esposte circa la stretta connessione tra lo stato della qualità dell'aria e le condizioni meteorologiche specifiche consentono di escludere l'episodicità degli eventi di superamento, con particolare riferimento al PM10. Quindi le circostanze che possono causare i superamenti sono prevedibili e ricorrenti, non contrastabili con misure temporanee ma solo con misure a carattere strutturale. Non ricorrono in linea generale, quindi, ed in particolare per il PM10, le condizioni previste all'art.10 commi 2 e 3 del D.lgs. 155/10 circa la predisposizione di piani d'azione da attuare nel breve termine aventi ad oggetto specifiche circostanze contingenti, non aventi carattere strutturale o ricorrente che possano*



GENITORIANTISMOG

causare un superamento non prevedibile o contrastabile attraverso il Piano di carattere strutturale.”

Viceversa la prevedibilità - anche grazie alla conoscenza e prevedibilità dei fenomeni atmosferici - **delle situazioni di accumulo degli inquinanti e dei fenomeni di inversione termica, impone la predisposizione di piani di azione a breve termine** che, in modo coordinato a livello regionale e interregionale, favoriscano la riduzione a brevissimo termine delle emissioni prevenendo quindi il progressivo accumulo degli inquinanti nocivi per la salute umana. E' al riguardo del tutto assodato in letteratura (si veda fra tutti Bertazzi) che l'esposizione a livelli crescenti e nocivi di inquinanti comporta gravi **conseguenze a breve termine** (leg 2/3 giorni) sia sugli adulti che sui bambini. Né può avere rilievo l'affermazione che i cd. Piani a breve non comporterebbero il rientro nei limiti degli inquinanti. Tale affermazione - inconferente ove omette l'impatto dei fenomeni acuti di inquinamento sulla popolazione e riduce l'opportunità dei piani a breve in funzione del mero rientro nei limiti - tralascia appunto l'importanza dei piani a breve termine in senso preventivo di accumuli aggiuntivi di inquinanti che derivano certamente ove nessuna misura viene adottata.

I piani a breve comportano altresì il vantaggio di far sperimentare alla popolazione modalità di spostamento che non sperimenterebbero altrimenti e che, se adeguatamente supportati dal sistema di trasporto pubblico e sostenibile, possono favorire, con adeguate campagne di informazione, un cambiamento delle abitudini che si accresce nel tempo.

Tali piani e azioni sono d'altro canto previste dal processo di omogeneizzazione delle misure di emergenza per fronteggiare gli episodi acuti di inquinamento del coordinamento interregionale descritto pure nella Proposta di Piano (p. 18).

Ne' può nascondersi che le misure strutturali necessiteranno di tempi lunghi che sono evidentemente inconciliabili con l'abdicare alla protezione della popolazione durante i fenomeni di inquinamento acuti e contingenti che si produrranno con certezza e prevedibilità.

10) Livello di emissioni pro-capite e pro-PIL cittadini lombardi rispetto la media europea

L'affermazione al riguardo deve essere adeguatamente documentata.

11) L'impostazione del PRIA e delle relative misure in termini di sacrificio per la popolazione invece che di opportunità di cambiamento positivo è indicatore di una posizione di partenza dei redattori superata e inconsapevole della gravità dell'impatto dell'inquinamento sulla popolazione e sulle attività economiche entro la regione (cfr. *“Pone però, nello stesso tempo, fortemente, il tema della sostenibilità delle misure e degli impatti socio-economici derivanti dall'attuazione di provvedimenti troppo stringenti e limitanti anche lo sviluppo economico e il benessere dei cittadini. Il concetto di sostenibilità sta infatti alla base delle politiche europee e nazionali e deve essere tenuto in conto anche nell'affrontare questa difficile materia”* p. 105).

12) Manifesta insufficienza del Piano

Il Piano rinvia alle misure nazionali e ai tempi lunghi per il raggiungimento dei risultati (p. 105) senza indicare in alcun modo che contributo potrebbero dare le prime, né quali straordinari sforzi



GENITORIANTISMOG

siano stati messi in atto fin qui. Si dà, insomma, per giustificata a monte l'attuale situazione e non si analizzano in alcun modo i possibili errori o omissioni fin qui compiuti.

In conclusione le misure contenute nella proposta di PRIA, come ammesso negli scenari esaminati da ARPA (Allegato 2 del PRIA, **doc. 1**), **rimangono insufficienti**:

- per il **PM10** non è previsto il raggiungimento del limite di superamenti annuali (35 giorni) neppure nello scenario di applicazione del PRIA al 2020!;
- per il **NO2** è previsto il raggiungimento dei limiti solo nel 2020.

Evidentemente, questa situazione è inaccettabile e contraria alla normativa comunitaria (i limiti per il PM10 sono entrati in vigore nel 2005, quelli per il NO2 nel 2010) e la proposta di PRIA non chiarisce come affrontarla. In particolare, la proposta di Piano pare rimandare all'adozione di alcune **misure nazionali**, che essa indica nella proposta di PRIA (pag. 238, **doc. 2**), ma la cui efficacia non viene dettagliata (né in sede di Piano, né da ARPA), sicché non è dimostrato se esse - quand'anche adottate - saranno sufficienti a garantire il raggiungimento dei limiti di legge.

Non è accettabile indicare che neppure 15 anni dopo l'entrata in vigore dei limiti per il PM10, questi ultimi saranno raggiunti!

Si tratta di un'**inadempienza che non ha eguali in Europa** e che non è assolutamente giustificabile.

È infatti solo la Commissione Europea che poteva attribuire alla Lombardia il potere di rinviare l'applicazione dei limiti per il PM10 e l'NO2, ma essa, con decisioni del 2009 e del 2012, ha ritenuto che non sussistessero le condizioni per consentire tale proroga, sicché non residua alcun margine di decisione in capo alla Regione!

13) Trasversalità del PRIA

A pag. 140 si fa riferimento al fatto che *“Il PRIA ha quindi anche il compito di individuare misure che avranno anche carattere trasversale, in grado di concorrere al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti. Tali azioni hanno la caratteristica di toccare più settori e comparti del sistema produttivo e territoriale lombardo e saranno oggetto di specifica pianificazione settoriale. La revisione degli strumenti di pianificazione e di programmazione di settore dovrà pertanto agganciarsi al PRIA nel dare piena attuazione a tali misure.”*

Non si fa alcun riferimento viceversa a quanto osservato da questa associazione nelle proposte depositate a ottobre 2012 nel presente procedimento e in particolare alla necessità che il PRIA **“imponga una norma operativa, una clausola generale di attività regionale, secondo la quale di ogni progetto, misura, piano, autorizzazione o altro deve essere preventivamente valutato l'impatto cumulativo in tema di inquinamento atmosferico”**.

Tale impostazione è, ai fini del rientro nei limiti di legge, assolutamente prioritaria.

14) Scenari di riduzione (p. 170)

Si ribadisce che appare incongruente creare scenari di impatto di riduzione utilizzando come caso base l'anno 2010 che, a causa dell'instabilità, ventosità e piovosità eccezionale, non rappresenta una base realistica per l'analisi di impatto (e quindi di valutazione) delle misure. Un punto di partenza



(artificiosamente) più vicino al traguardo da raggiungere non può che costituire un elemento di alterazione ed inattendibilità del Piano.

Meglio sarebbe stato utilizzare, anche per maggior prossimità temporale, il 2011 che ha avuto andamenti di inquinanti molto superiori e più coerenti rispetto al decennio precedente (cfr. anche quanto riferito dalla stessa Arpa a p. 33 del proprio rapporto all. 1). Anche a tale riguardo si impongono approfondimenti.

15) Impatto misure inerenti il trasporto

La tabella sotto descritta non prende in considerazione, ove analizza l'impatto delle nuove strutture autostradali, l'effetto a lungo termine della costruzione di percorsi stradali: l'incremento dell'utilizzo del mezzo privato e lo sprawl che genera ulteriori necessità di spostamenti con mezzi privati.

Conseguentemente il dato ivi indicato è inattendibile e necessario di approfondimento.

Riduzione emissioni 2015							
N	Descrizione	Tipo di veicolo	Classe normativa	Numero di veicoli coinvolti	PM10 Ton	NO _x Ton	COV Ton
T3	sostituzione moto 2T < Euro 3 con moto 4T Euro 3	Diesel >2,0l	Euro 2	25000	6	74	10
		Diesel >2,0l	Euro 3	48000	16	273	8
		ciclomotori 2T	Euro 0	36000	1	-1	76
		ciclomotori 2T	Euro 1	30000	0	-1	13
		ciclomotori 2T	Euro 2	78000	3	10	71
		motocicli > 50 cc 2T	Euro 0	113000	11	-6	588
		motocicli > 50 cc 2T	Euro 1	11000	1	-2	74
		motocicli > 50 cc 2T	Euro 2	4000	0	0	11
		motocicli > 50 cc 4T	Euro 0	62000	1	0	100
		T7	Limitazione accesso centri urbani	per auto con massa > 2.5 t e cilindrata > 3000 nei comuni con più di 40.000 abitanti			1
T11	diffusione di metano e GPL	raddoppio GPL e metano euro 6 tendenziali a scapito di nuove auto diesel		91000	1	207	4
T12	Programmi di intervento nel settore ferroviario.	incremento passeggeri del 15%		97500	26	205	56
T13	Programmi di intervento nel settore metropolitano e metropolitano.	25 milioni di km in meno in auto per linea			3	20	5
T14	Sostituzione autobus con EEV	euro 0		600	31	435	89
	installazione filtri su bus euro 2	euro 2		1900	19	0	0
	Implementazione dei servizi di TPL	53000 passeggeri/giorno x 220 g x 40 km aumento di 11,2 milioni di vetture*km		53000	16	125	34
T17	Autostrade fluidificazione del traffico	percorrenza annua in coda evitata (50% rispetto al 2020)			3	100	8
T4	Istituzione ZTL nei Comuni	Riduz 5% di emissioni urbane nei comuni con più di 15000 abitanti			41	472	418
T15	Pollution charge	riduzione di 25% emissioni urbane su 10% territorio			6	73	65
TOTALE					524	8620	3159

Al

riguardo si richiama quanto affermato nelle precedenti osservazioni e durante il Forum circa la necessità di avviare un procedimento di partecipazione con la Svizzera in base alla Convenzione di Espoo (Dlgs 16 gennaio 2008, n.4, *Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, recante norme in materia ambientale) che prevede che per “i piani, programmi o progetti che possono avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, o qualora un altro Stato così richieda, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con il Ministero per i beni e le attività culturali e con il Ministero degli affari esteri e per suo tramite, ai sensi della Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, fatta a Espoo il 25 febbraio 1991, ratificata ai sensi della legge 3 novembre 1994, n. 640, (...) provvede alla notifica dei progetti e di una sintesi della documentazione concernente il piano, programma e progetto. Nell'ambito della notifica e' fissato il termine, non superiore ai sessanta giorni, per esprimere il proprio interesse alla partecipazione alla procedura.”



GENITORIANTISMOG

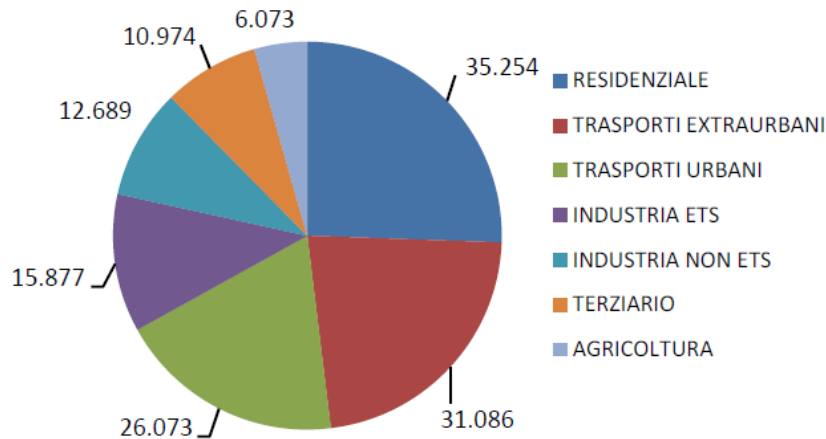


Figura 3-3: Emissioni dirette e indirette di gas serra in Regione Lombardia nel 2008 suddivise per settore (ktonCO₂eq). Fonte: SIRENA.

Ciò, in particolare, in relazione alla (mancata) analisi, all'interno della proposta di Piano, dell'impatto derivante dalle strutture stradali e autostradali previste genericamente dalla Proposta di Piano come opere di decongestionamento, e per il collegamento fra la costruzioni di tali nuove infrastrutture e un presumibile incremento delle emissioni da trasporto privato che già oggi rappresentano quasi il 50% delle emissioni climalteranti. Si veda il rapporto di VAS ove si riferisce che *“Uno dei fenomeni imputabili alle emissioni di gas serra relativo al tema dei cambiamenti climatici é il ritiro dei ghiacciai, che interessa anche l'arco alpino lombardo. Il processo é in corso da oltre un secolo, ma l'attuale ritmo di fusione é a livello critico. É un fenomeno che pone problemi di sicurezza a causa dell'apertura di crepacci, del crollo di pareti di ghiaccio e della destabilizzazione dei versanti. Le alterazioni climatiche degli ultimi 100 anni sui principali ghiacciai alpini lombardi hanno causato l'estinzione di almeno 50 ghiacciai (pari al 20%) e la riduzione della superficie complessiva del 16% solo tra il 1981 e il 1999.”* (p. 22)

Tali fenomeni sono evidentemente rilevanti sia per il Canton Grigioni che per il Canton Ticino. Oltre che, naturalmente, per il nostro patrimonio naturale alpino.

15.1) SEGUE- LINEE D'AZIONE DEL PRIA – TRASPORTI SU STRADA E MOBILITA'

1. Le “attività storiche” della Regione Lombardia ed il quadro programmatico di settore

Per quanto riguarda i trasporti e la mobilità, gli interventi del PRIA sono definiti sulla base di un articolato esame delle “attività storiche” condotte dalla regione, che includono fra l'altro:

- Limitazioni progressive alla circolazione dei veicoli sino alla classe Euro 2, con definizione di una “Low Emission Zone” estesa su 209 comuni;
- Incentivazione di veicoli a basso impatto ambientale (trazione elettrica, ibrida, a metano);
- Promozione dei carburanti alternativi ed iniziative per la promozione della trazione elettrica;
- Introduzione della figura del mobility manager;
- Istituzione dei Piani Territoriali degli Orari;



GENITORIANTISMOG

- Innalzamento degli standard di qualità del servizio ferroviario mediante il consolidamento del Servizio Ferroviario Suburbano, accompagnato da forme di integrazione tariffaria;
- Sviluppo della multimodalità del trasporto merci (strada-ferrovia-acqua), accompagnato dall'istituzione del Tavolo regionale della mobilità delle merci;
- Potenziamenti della rete infrastrutturale (ferroviaria/metropolitana, viaria/autostradale);
- Sviluppo della “mobilità dolce”.

L'identificazione delle singole attività, peraltro, sconta il rilevante livello di incertezza ed ambiguità che contraddistingue attualmente le politiche di settore. Infatti, il vigente Piano Regionale dei Trasporti risale al lontano 1982, e può considerarsi in larga misura superato, essendo stato nel tempo sostituito da un gran numero di iniziative volte a realizzare misure ispirate ad obiettivi differenti, non sempre coerenti fra loro.

Ciò è in qualche misura riconosciuto dagli stessi estensori del PRIA, laddove evidenziano che in sede di programmazione delle nuove autostrade Pedemontana, BreBeMi e TEM sono state adottate misure finalizzate unicamente a “non peggiorare la qualità dell'aria”, il che sembrerebbe rimandare ad un livello di integrazione delle questioni ambientali nelle politiche di settore in forma di vincolo, più che di obiettivo da perseguirsi anche attraverso gli interventi sulla rete stradale di interesse regionale.

E' opportuno a questo proposito segnalare che il “**programma regionale della mobilità e dei trasporti**”, citato a pagina 150 della bozza di relazione ambientale (e che a rigore dovrebbe trattare dell'insieme delle politiche della mobilità, e non soltanto delle misure rivolte al trasporto pubblico locale), **non costituisce al momento un documento di pianificazione approvato da alcuna istanza decisionale pubblica, e dotato di un qualsivoglia livello di cogenza amministrativa** (d'altro canto, in caso di sua approvazione, si sarebbe dovuta predisporre una procedura di Valutazione Ambientale Strategica della quale non vi è alcuna traccia).

In una situazione di questo genere, l'elenco delle attività riportate dal PRIA presenta inevitabili elementi di arbitrarietà, potendo essere sindacati i criteri di selezione e/o di omissione di interventi in atto, privi di una cornice programmatica atta a valutarne la coerenza reciproca e la compatibilità ambientale.

Non è indifferente poi segnalare come molte delle misure indicate si caratterizzino per un livello di efficacia ridotto e/o per uno stadio di attuazione ancora iniziale: valga in ciò l'esempio dell'integrazione tariffaria per la quale, pur riconoscendo i progressi compiuti con l'introduzione dei titoli “io viaggio”, occorre rimarcare la permanenza, in area milanese, di tre sistemi di tariffazione differenti, essendosi la tariffazione integrata (urbana+extraurbana) affiancata, e non sostituita, ai due precedenti sistemi (urbano ed extraurbano), con risultati talora paradossali: infatti, un passeggero che voglia ricaricare abbonamenti sia urbani che extraurbani che integrati deve dotarsi attualmente di tre tessere magnetiche differenti.

La frammentarietà, e per alcuni versi la contraddittorietà, del quadro di interventi facenti parte delle “attività storiche” della Regione, ha fra le sue conseguenze un indebolimento dell'efficacia imputabile alle misure adottate che, come si può osservare nei due grafici seguenti (tratti dallo stesso PRIA), nel corso degli ultimi quindici anni non sembrano essere state in grado di influenzare in misura sufficientemente incisiva le concentrazioni di alcuni fra gli inquinanti più critici per la qualità dell'aria regionale.



GENITORIANTISMOG

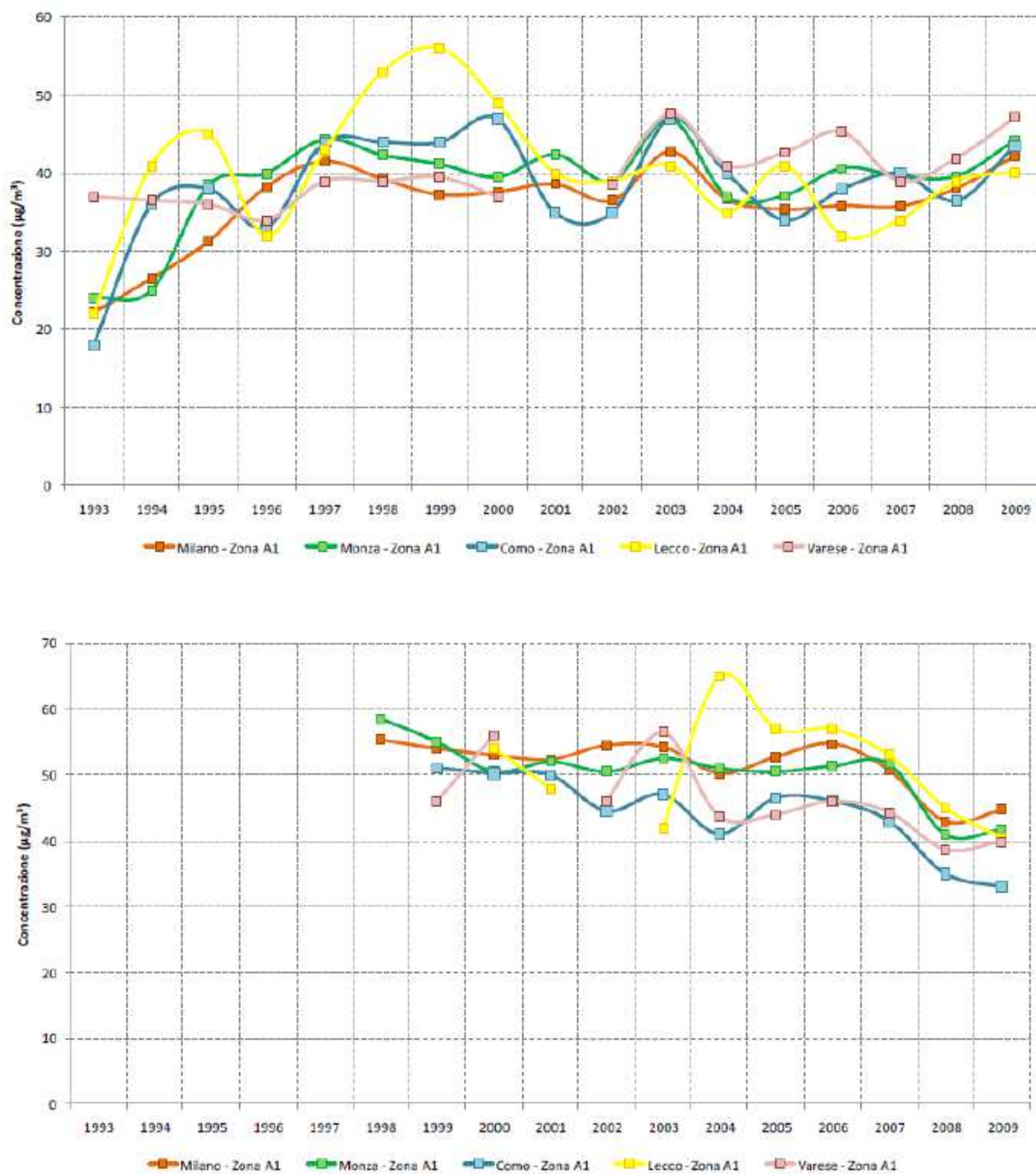


Figura 3.4 - Andamento delle concentrazioni medie annuali di O₃ e PM₁₀, durante i periodi 1993-2009 e 1998-2009 rispettivamente, nelle Zone A1 della Lombardia (Fonte: ARPA Lombardia, Rapporto Annuale sulla Qualità dell'Aria, 2009).



GENITORIANTISMOG

15.2 Le misure del piano

Proprio riconoscendo il carattere parziale delle attività storiche condotte dalla regione, gli estensori del PRIA giungono a definire, per il settore mobilità e trasporti, un lungo elenco di misure integrative, che in estrema sintesi includono:

- La progressiva sostituzione di veicoli Euro 2, Euro 3, Euro 4 con veicoli Euro 5 ed Euro 6 (misure TP-1, 2, 3) nonché il riconoscimento della classe emissiva dei veicoli mediante supporti elettronici installati a bordo del veicolo (TP-12);
- L'istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) nei Comuni ad elevata densità abitativa (TP-4, 5);
- Le campagne di comunicazione sulla mobilità sostenibile (TP-6) e la promozione di stili di guida a minor consumo di carburante (TP-9);
- Lo sviluppo di nuovi strumenti informatici di analisi delle esigenze di mobilità delle flotte di veicoli pubblici o privati (TP-7);
- Il coordinamento regionale dei Mobility Manager (TP-8);
- Il supporto allo sviluppo della trazione a metano od a GPL (TP-9, 10, 15, 16);
- Il sostegno alla mobilità elettrica (TP-13);
- L'adozione di misure a sostegno delle imprese che adottino comportamenti virtuosi in tema di mobilità sostenibile (TP-14, 17);
- La costruzione di nuove linee metropolitane (TPL-1);
- Lo sviluppo del Servizio Ferroviario Suburbano (TPL-2), con interventi di potenziamento della rete ferroviaria (TPL-3, 5) ed acquisto di nuovi treni (TPL-4);
- Lo sviluppo del piano regionale della mobilità ciclistica (TPL-5) con costruzione di nuove piste ciclabili (TPL-6) e l'estensione del servizio di *bike sharing* (TPL-7);
- Lo sviluppo di servizi di car sharing "ecologico" (TPL-8);
- Il rinnovo del parco autobus (TPL-9) e taxi (TPL-10) e la sperimentazione dei bus ad idrogeno (TPL-11);
- Lo sviluppo di una rete di autoparchi regionali (TPL-15);
- L'applicazione del sistema *free flow* sulla rete autostradale regionale (TPL-16);
- L'introduzione di forme di pedaggiamento per i mezzi pesanti sulla rete stradale ordinaria (TPL-17);
- La diffusione di sistemi di infomobilità (TPL-18);
- Lo sviluppo della multimodalità nel trasporto merci (TM-2), con elaborazione di linee di indirizzo ai Comuni per la mobilità urbana delle merci (TM-3), sviluppo di progetti sperimentali per la diffusione della city logistic (TM-4) e definizione di un programma di azioni regionali e individuazione delle istanze da trasferire a livello regionale nell'ambito del redigendo Piano Nazionale della Logistica (TM-1).



GENITORIANTISMOG

Tutte queste misure dovrebbero inoltre accompagnarsi alla redazione del programma regionale della mobilità e dei trasporti (TPL-19) ed all'adozione di non meglio precisate misure di "riduzione degli impatti ambientali negli ambiti urbani e metropolitani caratterizzati da fenomeni di congestione del traffico mediante interventi sul sistema della mobilità, merci e passeggeri (efficientamento del trasporto pubblico; promozione dell'integrazione modale; mobilità alternativa)" (TPL-12).

Si tratta, nuovamente, di un elenco molto ampio ed articolato, che include fra l'altro:

- Azioni non di competenza regionale (ad es. la sostituzione di veicoli Euro 2/3/4 con veicoli Euro 5/6);
- Azioni di competenza regionale, che avrebbero già dovuto essere attuate negli anni passati (ad es. il coordinamento dei mobility manager, od anche la definizione delle istanze da trasferire al Piano Nazionale della Logistica, già approvato nel 2011);

mentre ne esclude diverse altre assai significative, fra cui vale la pena di segnalare:

- misure di regolamentazione / tariffazione della circolazione privata potenzialmente rilevanti ai fini del miglioramento della qualità dell'aria, attuate da altri enti (ad es. servizio car sharing ed Area C a Milano);
- misure di potenziamento della rete infrastrutturale, potenzialmente controproducenti ai medesimi fini, messe in atto dalla stessa amministrazione regionale (in particolare la programmazione di oltre 300 km di nuovi tracciati autostradali e le recenti manovre di razionalizzazione dei finanziamenti al Trasporto Pubblico Locale).

Per quanto molte delle misure indicate dal piano rivestano un certo interesse ai fini del conseguimento degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria, **è difficile anche in questo caso sfuggire all'impressione di trovarsi di fronte ad un elenco di meri "buoni propositi", sostanzialmente svincolato dal quadro complessivo delle azioni intraprese dalla regione in tema di governo del sistema della mobilità.** Ciò ripropone il rischio di adottare politiche di disinquinamento scarsamente integrate con gli orientamenti prevalenti nel settore, e dunque destinate ad assumere un'efficacia modesta.

15.3 Le risorse necessarie all'attuazione del piano

Quand'anche le misure identificate dal PRIA dovessero rivelarsi efficaci e ben integrate con la cornice programmatica generale, emerge in ogni caso il nodo delle risorse finanziarie necessarie per la loro attuazione. Gli estensori del piano quantificano tali risorse in circa 2 miliardi di euro (autostrade escluse), senza fornire alcuna indicazione relativa alle fonti di finanziamento attivabili, né al ruolo dello stesso PRIA nell'orientare le politiche di bilancio regionali.

Parrebbe in questo senso necessaria qualche precisazione sui livelli di efficacia amministrativa del piano, che richiama al suo interno anche misure potenzialmente in grado di attivare flussi finanziari rilevanti (es. pedaggiamento traffico pesante sulla rete ordinaria).

15.4 Gli strumenti di valutazione

Un ultimo aspetto, di carattere metodologico, ma comunque rilevante ai fini dell'interpretazione dell'efficacia del piano, riguarda gli strumenti adottati per la stima delle emissioni da traffico nello scenario di intervento.



GENITORIANTISMOG

Tali strumenti includono un articolato bagaglio modellistico relativo alle simulazioni della dispersione degli inquinanti in aria, i quali tuttavia sembrano poggiare su una descrizione piuttosto schematica, e fondamentalmente statica (base dati INEMAR) del quadro emissivo a scala regionale.

Per quanto concerne in particolare le sorgenti mobili, gli estensori del piano precisano che le emissioni da traffico autoveicolare sono state determinate adottando la metodologia di riferimento europea COPERT IV, proiettata sulla base di una previsione dell'andamento del parco circolante a breve-medio termine tratta da una tesi di laurea del Politecnico di Milano, risalente al 2011. Essi non forniscono invece alcun dettaglio relativo alle modalità di simulazione della domanda di mobilità attesa e dei corrispondenti flussi di traffico stradale, che alla luce del consistente programma di potenziamento infrastrutturale assunto dalla regione sono destinati a subire importanti variazioni in numerosi quadranti del territorio lombardo.

Si tratta di un aspetto assolutamente non secondario, in quanto tali variazioni possono assumere un'entità tale da controbilanciare gran parte degli effetti potenzialmente associati alle azioni di piano, in termini:

- sia di effetti diretti (variazione dei flussi di traffico causate dagli incrementi della domanda di mobilità e/o dall'allungamento delle percorrenze ingenerato da alcuni tracciati autostradali, modifica delle condizioni di deflusso con fluidificazione della circolazione su alcune tratte e possibile generazione di nuovi effetti di congestione in altre);
- sia di effetti indiretti (induzione di ulteriori effetti di dispersione urbana, con generazione di nuova domanda di mobilità e riduzione della competitività del trasporto pubblico).

Si ricorderà inoltre che dai test effettuati e riportati nei Rapporti del JRC i livelli di emissione Copert IV risultano spesso smentiti in ambito urbano laddove i livelli emissivi reali sono molto più alti di quelli presunti da Copert IV.

Nel complesso, parrebbe possibile auspicare l'utilizzo di modelli di valutazione più robusti sul versante delle stime di traffico, in modo tale da ovviare almeno in parte alle incoerenze sopra illustrate.

L'evidente difetto di valutazione e proposta con riferimento alle infrastrutture viarie in fase di realizzazione o proposta (es. autostrada Broni - Mortara) impone che la proposta di Piano venga integrata e rivista affinché la pianificazione finalmente intrapresa sia davvero efficace.

Tali infrastrutture sono solamente citate alle pagine 81/82 del Rapporto Ambientale, ma non vi è alcuna valutazione sugli effetti della loro costruzione sull'emissione di nuovi inquinanti. A ciò si potrebbe forse obiettare che, eventualmente, ognuna di queste infrastrutture è stata sottoposta a procedure di valutazione ambientale specifiche, e che alcune di esse erano già citate nel Piano Territoriale Regionale (PTR), ma ciò non può essere sufficiente in questa sede.

Il PRIA, è il primo piano per la qualità dell'aria ad essere sottoposto a VAS e conseguentemente:

- da un punto di vista valutativo, non è possibile che in questa sede non siano richiamati i risultati dei precedenti eventuali studi di impatto sulle singole infrastrutture, né, soprattutto, sia chiaramente svolta e riportata una valutazione di impatto cumulativo di tali infrastrutture;

- da un punto di vista dispositivo, il PRIA non può porsi in modo neutro rispetto a tali infrastrutture, ma deve eventualmente indicare se vi possono essere ragioni ostative alla loro realizzazione, in



GENITORIANTISMOG

particolare se esse contribuiranno a aggravare la situazione atmosferica esistente, anche solo a livello locale.

Quest'ultimo tema era già stato evidenziato da questa associazione nelle precedenti osservazioni (*"Manca analisi dell'impatto dei progetti in cantiere sul fronte della mobilità"*); in merito ad esse il Rapporto Ambientale (pag. 18) controdeduce che *"Il tema è trattato a livello macro da ARPA (andando a considerare le percorrenze medie annue previste a seguito della realizzazione delle nuove infrastrutture) – si veda l'allegato 2 del PRIA "studio ARPA valutazione dell'impatto sulle emissioni e sulle concentrazioni del PRIA"*.

Tale affermazione non è veritiera: ARPA si limita a valutare tutte le misure del PRIA nel loro complesso, per affermare che è prevista una riduzione delle percorrenze (All. 2 della proposta, pag. 11). In ogni caso, tale valutazione è palesemente insufficiente rispetto al "peso specifico" del tema trasporto su gomma rispetto alla qualità dell'aria.

Peraltro, simmetricamente, non sono neppure valutate le tratte su cui sarebbe più importante rafforzare il trasporto su ferro per diminuire il pendolarismo in auto.

Può essere utile, in conclusione, ricordare qui ancora le considerazioni finali dei redattori del 7o Rapporto del JRC sul Source apportionment ove dichiarano che *"To meet air quality limits it is envisaged that a reduction of the vehicle park (number of vehicles and/or the number of driven kilometres) is needed"*. Viceversa la pianificazione di nuovi percorsi stradali induce un processo completamente opposto a quello individuato dagli scienziati Europei per il rientro nei limiti di legge (http://www.genitoriantismog.it/sites/default/files/Larsen_MILAN%205%20NOV%202012.doc).

16 La Valutazione Ambientale Strategica

Premesso che lo sviluppo di una Valutazione Ambientale Strategica di un piano di disinquinamento o miglioramento della qualità ambientale presenta inevitabili difficoltà logiche/metodologiche che finiscono per indurre qualche sovrapposizione tra VAS e strumenti interni al piano, vale però la pena di richiamare l'attenzione sul fatto che il rapporto ambientale, pure anch'esso piuttosto articolato, non fornisce alcuna considerazione finale di merito, nemmeno qualitativa, relativa al settore in esame.

Infatti, le conclusioni si limitano ad evidenziare che *"... le misure che il PRIA intende mettere in atto per il comparto trasporti e mobilità avranno complessivamente un impatto positivo sulla componente aria ..."* (p.210), senza affrontare nessuna delle questioni illustrate nei precedenti paragrafi, la cui portata non pare potersi ritenere marginale in ordine all'efficacia ed alla completezza degli interventi esaminati, ma anzi dilungandosi anche in questa sede su alcune questioni, nel complesso secondarie, relative all'efficacia comparata delle motorizzazioni GPL/metano, alle variazioni di traffico indotte dalle ZTL, od alle relazioni intercorrenti tra mobilità ciclistica e sistemi di *car sharing*.

A fronte di queste evidenze, è certo condivisibile quanto affermato nelle conclusioni generali, e cioè che *"... l'insieme di misure individuate dal PRIA (...) non consente, quanto meno nel breve-medio periodo, il rientro di tutti i parametri di qualità dell'aria sotto le soglie di legge. Tali misure sono comunque necessarie a motivo del loro potenziale effetto di riduzione dei valori degli inquinanti"*



GENITORIANTISMOG

nell'aria che (...) può in ogni caso contribuire a ridurre gli impatti sulla salute per cause legate all'inquinamento atmosferico. Un approccio davvero incisivo al problema della qualità dell'aria è tuttavia possibile solo perseguendo scelte maggiormente strategiche, che richiedono un orizzonte temporale più lungo per essere attuate – si pensi ad esempio a modifiche del quadro infrastrutturale nell'ottica di favorire una mobilità di persone e merci con modalità meno inquinanti e più rispettose dell'ambiente. Tali scelte richiedono risorse economico-finanziarie anche ingenti e soprattutto la volontà politica di perseguirle realmente, non solo a livello regionale, ma anche nazionale. Parallelamente, tali scelte strategiche devono essere accompagnate da azioni che promuovano un cambiamento di stili di vita dei cittadini, orientando alla sostenibilità i consumi, gli spostamenti, il modo di lavorare, le abitazioni...” (p.214).

Leggendo queste considerazioni, ci si può legittimamente chiedere se l'esito della Valutazione Ambientale del piano sia da considerarsi positiva, od invece negativa, con la conseguente necessità di rivedere od integrare il piano stesso.

Né d'altro canto può sottacersi che la stessa VAS, dopo aver riferito la pianificazione di nuove infrastrutture per il trasporto su gomma, fa presente che **“La realizzazione della rete infrastrutturale programmata pone però alcune questioni dal punto di vista del design delle infrastrutture, della sostenibilità ambientale, dell'equità nell'accesso alle risorse e, in definitiva, di efficacia nel perseguire il decongestionamento delle reti e l'auspicata riduzione delle emissioni da traffico. Bisogna innanzitutto evitare che le nuove infrastrutture attraggano spostamenti che si sarebbero generati in maniera più sostenibile (ad esempio in treno), ovvero che si verifichi il fenomeno cosiddetto del “traffico indotto”. Infatti, i miglioramenti sulla rete stradale che alleviano la congestione riducono il costo generalizzato di trasporto (il prezzo), incoraggiando l'uso del veicolo privato”** (p. VAS p.76).

Chiedendo, pertanto, che il Piano venga integrato e rivisto in relazione ai punti evidenziati, si coglie l'occasione per inviare i migliori auguri per un felice anno dell'aria!

Genitori Antismog