

Alla C.A dell'Associazione Genitori Antismog

Si trasmettono qui di seguito le risposte alle domande inviateci attraverso i nostri social network.

Nel 2012 la Regione Lombardia ha aderito alla **Air Quality Initiative of Regions** che ha, fra i propri obiettivi, l'ottenimento di criteri discrezionali per la valutazione dell'inadempimento alle norme sugli inquinanti dell'aria e la possibilità per le Regioni di scegliere, usando criteri "flessibili", le aree in relazione alle quali dimostrare il raggiungimento degli standard di qualità prescritti. Discrezionalità e flessibilità comportano un elevato grado di incertezza ed un indebolimento della protezione della popolazione dall'esposizione agli inquinanti dell'aria. **In qualità di Governatore della Lombardia revocherebbe l'adesione a questa iniziativa nella parte in cui è volta ad ottenere l'indebolimento delle norme sulla qualità a tutela della salute umana?**

*R. Nessun dubbio su due questioni fondamentali: la tutela della salute dei cittadini deve essere fra le priorità del nuovo governo lombardo; di conseguenza, le norme poste a tutela della salute pubblica devono essere rispettate e semmai rafforzate, anziché indebolite e derogate. I rapporti dell'OMS parlano chiaro in termini di correlazione fra livelli di inquinamento atmosferico e rischio per la salute umana: e questo interessa soprattutto le grandi aree urbane della pianura padana. Chi governa ha la responsabilità di affrontare questi problemi attraverso politiche mirate, non attraverso scorciatoie procedurali.*

2. **ARPA**, nata come Agenzia di controllo indipendente, ha da anni subito in Lombardia limitazioni dell'operatività tecnica a vantaggio di una dipendenza politica inconciliabile con le funzioni di controllo ambientale che le sono demandate. A titolo esemplificativo i dirigenti di Arpa sono attualmente di nomina politica. **Intende modificare l'attuale assetto di ARPA per garantirne maggior autonomia ed efficacia? Sarebbe favorevole alla possibilità di prevedere che il controllo della qualità dell'aria fosse condiviso e monitorato da Istituti universitari ed associazioni non governative che operano in questo campo?**

*Arpa deve assolvere due funzioni strategiche: prevenzione e protezione ambientale, attraverso i controlli. E per farlo deve agire non solo con autonomia, ma disponendo di risorse adeguate. Più autonomia, più forza e più autorevolezza per il controllore pubblico. Oggi Arpa Lombardia, pur agendo nell'ambito territoriale con maggior pressione ambientale legata a insediamenti e attività produttive e umane diffuse, è dotata di meno personale tecnico rispetto alle altre regioni del Nord Italia e riceve un contributo di funzionamento pari allo 0.4 % del Fondo Sanitario Regionale. La collaborazione con altre istituzioni scientifiche presenti sul territorio è uno strumento prezioso da valorizzare, considerando che la missione di Arpa non può limitarsi alla sola fase del controllo, ma occorre investire molto sulla prevenzione.*

3. Quale parte hanno, per lei, la **comunicazione e il coinvolgimento della cittadinanza** nelle politiche per l'aria?

*Comunicazione e coinvolgimento dei cittadini sono strumenti fondamentali sotto due aspetti: da un lato, la politica di prevenzione si concretizza anche attraverso una corretta e trasparente informazione alla cittadinanza sullo stato di qualità dell'aria; parallelamente, le politiche messe in*

*atto per risanare l'ambiente in cui viviamo e la qualità dell'aria in modo particolare, funzionano bene se costruite attraverso un percorso nel quale il cittadino stesso è attore e protagonista del cambiamento. E questo vale soprattutto nel campo delle politiche ambientali dove, alle scelte di governo, deve affiancarsi anche un graduale cambiamento dei comportamenti individuali.*

*Ma c'è anche un altro aspetto: il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini nel processo di costruzione delle politiche ambientali è anche un diritto sancito in sede europea: ricordo la Convenzione di Aarhus del 1998 relativa all'accesso alle informazioni, alla partecipazione del pubblico ai processi decisionali e all'accesso alla giustizia in materia ambientale, e l'obbligo da parte dell'amministratore di garantire l'accessibilità dei cittadini alle informazioni in materia ambientale, ricordando quanto prevede la Direttiva 2003/4/CE: "Un rafforzamento dell'accesso del pubblico all'informazione ambientale e la diffusione di tale informazione contribuiscono a sensibilizzare maggiormente il pubblico alle questioni ambientali, a favorire il libero scambio di opinioni, ad una più efficace partecipazione del pubblico al processo decisionale in materia e, infine, a migliorare l'ambiente".*

4. L'ultima indagine disponibile ("Origine/destinazione 2002") indica che in Lombardia gli spostamenti in auto e moto costituiscono il 72,2% del totale degli spostamenti mentre il trasporto collettivo il 9,8%. **In che proporzione e come intende incrementare la quota di utenti del servizio pubblico e di utenti della bici per i trasferimenti casa-lavoro in 5 anni? E' disposto a fare una nuova indagine ad inizio mandato da verificarsi allo scadere del quinquennio?**

*In Lombardia si muovono ogni giorno 5,7 milioni di persone, le quali compiono mediamente 2,65 spostamenti giornalieri. Il 95% di questi spostamenti sono intraregionali (hanno cioè origine/destinazione interno alla regione Lombardia). Quasi il 54% degli spostamenti giornalieri che avvengono in Lombardia sono sistematici (per lavoro e studio). Di questa quota di spostamenti giornalieri sistematici, quasi la metà (precisamente il 48%) hanno origine/destinazione Milano.*

*I dati che abbiamo a disposizione ci indicano una precisa priorità d'azione: il potenziamento del servizio di trasporto pubblico, da perseguire su due livelli. Da un lato, il fondamentale rilancio del servizio ferroviario regionale per i flussi di mobilità pendolare a ridosso delle grandi aree urbane: l'88 per cento della domanda di trasporto pubblico ferroviario lungo l'intera tratta est/ovest della pianura padana è concentrata lungo tratte non superiori ai 60 km; dall'altro, lo sviluppo dei sistemi di mobilità sostenibile, anche condivisa, all'interno delle aree urbane. In sostanza, occorre puntare e investire sulla stretta **integrazione** tra "linee di forza" ad elevata concentrazione e frequenza (corse cadenzate e sincronizzate a "rendez vous"), e servizi di distribuzione maggiormente flessibili nel tempo e nello spazio (bus a chiamata, taxi collettivo, ma anche car sharing, car pooling, bike sharing...).*

*Per far questo è necessario, oltre ai necessari investimenti, procedere all'integrazione del servizio attraverso la creazione di una "mobility card" regionale, che offra un servizio semplificato attraverso il quale l'utente possa fruire di ogni mezzo di trasporto in territorio lombardo, dal treno della stazione remota di partenza al bike sharing/car sharing nel centro urbano di destinazione. La misurazione pubblica dell'efficacia delle politiche adottate nel corso del mandato quinquennale di governo rappresenta uno strumento fondamentale di trasparenza, quindi d'accordo.*

5. In base all'art. 9, 11 comma del D.Lgs 155/2010 le Autorità competenti per la predisposizione e l'aggiornamento degli **strumenti di pianificazione e di programmazione regionali e locali**, come i piani energetici, i piani dei trasporti e i piani di sviluppo devono assicurare la coerenza degli stessi con le prescrizioni contenute nei piani di qualità dell'aria. **E' d'accordo sull'adozione di una norma regionale che imponga la verifica dell'impatto**

**cumulativo di piani e progetti regionali in termini di inquinamento dell'aria e ne impedisca l'adozione allorché essi comportino un incremento delle emissioni in atmosfera e che preveda inoltre fra gli obiettivi dei piani stessi la riduzione degli inquinanti atmosferici ?**

*Facciamo un passo indietro e torniamo a quanto accennavo in precedenza, a proposito del rilancio del ruolo di ARPA in rapporto alla funzione di prevenzione. Bene: io credo che l'Agenzia debba svolgere diverse funzioni completamente nuove, nel campo dell'inquinamento dell'aria ma non solo. Ne cito una: definire preliminarmente dei livelli minimi essenziali di tutela ambientale in base all'esistenza e all'azione di precisi indici di pressione territoriale e di conseguenti fattori di rischio, su scala regionale. Questo significa, di fatto, fornire una serie di indicatori indispensabili a garantire una visione complessiva in grado di regolare, ricondurre e valutare piani e progetti in base a un quadro coerente di sostenibilità.*

6. Nella sola Provincia di **Mantova**, nel 2012, sono stati richiesti ben oltre 100 permessi di attivazione di impianti a biomasse. **Quali le politiche di regolamentazione (quante, dove, come, vicino a cosa) e di controllo?**

*Vedi al punto precedente.*

7. L'inquinamento atmosferico è non solo fonte di danno alla **salute** dei cittadini lombardi ma costituisce un costo rilevante per il settore pubblico e privato (sanità pubblica, imprese, famiglie ecc.). **Intende utilizzare il costo dell'impatto dell'inquinamento quale criterio per valutare l'allocazione delle risorse pubbliche in funzione della riduzione degli inquinanti?**

*La sistematica esternalizzazione sulla società dei costi prodotti dall'inquinamento va sostituita con la messa a bilancio dei "costi ambientali" da parte dei soggetti responsabili. L'internalizzazione dei costi non riguarda solo le imprese, ma anche il decisore politico che deve avere a disposizione, al momento di decidere l'allocazione di risorse finanziarie, precisi indicatori e misuratori per una valutazione complessiva dell'impatto economico, sociale ed ambientale di un determinato intervento.*

8. Inquinamento da traffico veicolare: al di là delle deleghe ai Comuni, quali strategie di tutela della salute pubblica a fronte dei lunghi tempi di auspicabile implementazione del recente **Patto di Pavia** ? **Riterrebbe utile la predisposizione di piani a breve termine da attivare nei periodi più critici per i livelli degli inquinanti?**

*L'inquinamento atmosferico da traffico si affronta con una serie di misure coordinate e a più livelli istituzionali che agiscono sul breve, medio e lungo periodo. Nessuna misura da sola è risolutiva: tutte sono necessarie per concorrere a un graduale cambiamento e miglioramento della situazione. Rispetto all'adozione isolata da parte del singolo Comune di misure emergenziali che servono a poco, credo possibile e ragionevole prevedere la programmazione di misure che, in determinati ambiti territoriali e in presenza della stagione critica invernale durante la quale le condizioni meteorologiche sono particolarmente sfavorevoli al ricambio d'aria, agiscano nel breve periodo per ridurre l'esposizione dei cittadini agli agenti atmosferici inquinanti. Il tutto accompagnato – come già ripetuto in precedenza – da un potenziamento del lavoro di prevenzione e monitoraggio della qualità dell'aria, attraverso report relativi anche a nuovi indicatori di esposizione all'inquinamento da traffico, come il Black Carbon.*

9. Si fa molto parlare di **nuove infrastrutture stradali** in funzione del decongestionamento e della creazione di nuovi posti di lavoro. Eppure è notorio il gravissimo stato di consumo del suolo nella nostra regione, l'effetto di induzione di maggior traffico e di sprawl derivante dalla

costruzione di nuove infrastrutture stradali. **“Per raggiungere i limiti di qualità dell’aria è necessaria una riduzione del parco veicoli (numero dei veicoli e numero di chilometri percorsi) “, recita il 7 rapporto del JRC circa l’inquinamento in Lombardia. Cosa ne pensa?**

*La crescita del traffico è legata soprattutto al tendenziale **incremento delle distanze medie percorse**, generato dai **fenomeni di dispersione urbana**, che interessano circa ¼ del nostro territorio (con ¾ degli abitanti). Anche in questo caso, il nostro faro di riferimento rimane l’Europa: in modo particolare, la **“Thematic Strategy on the Urban Environment”**, Direttiva della Commissione Europea dell’ 11 gennaio 2006 che si occupa di riduzione del consumo di suolo e poi le linee guida contenute della **“Tabella di marcia verso un’Europa efficiente nell’impiego delle risorse”**, presentate dalla Commissione Europea 20 settembre 2011, che pone dei limiti precisi di consumo di suolo per nuovi insediamenti e nuove strade. Ritorno a quanto detto in precedenza: la priorità è quella di offrire alla domanda di mobilità esistente una valida alternativa in termini di trasporto pubblico, su scala regionale, metropolitana e urbana. Legando in modo coerente, a partire dal Piano Territoriale Regionale, l’obiettivo di ridurre il consumo di suolo a quello di riduzione della mobilità privata. Politica del territorio e politica della mobilità sono due facce della stessa medaglia. Il fenomeno dello sprawl è originato dalla continua erosione di nuovo territorio agricolo, che poi origina la domanda di mobilità e la richiesta di nuove infrastrutture viabilistiche.*

*Fondamentale è poi riprendere un tema completamente abbandonato, relativo alla logistica delle merci, soprattutto in considerazione dello scenario prossimo: nel 2016, aprirà al traffico ferroviario il corridoio transalpino svizzero Alptransit, il tunnel ferroviario più lungo del mondo che rappresenterà una formidabile scorciatoia tra Lombardia e resto d’Europa. Milano sarà molto più vicina non solo a Zurigo e al suo aeroporto intercontinentale, ma soprattutto alle altre grandi metropoli europee, raggiungibili in poche ore di treno. Questo corridoio sarà in grado di trasportare milioni di passeggeri e di tonnellate di merci dall’Europa del Nord e del Centro verso la Pianura Padana. Ma di questo radicale cambiamento di prospettiva non c’è traccia ad oggi nei progetti infrastrutturali della Lombardia.*

10. Il **PRIA** prevede limitazioni solo per alcuni fattori inquinanti (automobili, riscaldamento, combustioni a legna...) e non contempla il caso di superamento dei **limiti delle emissioni in atmosfera da parte delle industrie**. Lo stesso piano non ha alcun obbligo di interfacciarsi con le competenze e con le stesse autorizzazioni integrate ambientali delle industrie. **Ritiene necessaria una integrazione delle misure di vigilanza?**

*Ritengo necessario che il **PRIA** venga aggiornato sulla base degli obiettivi di qualità ambientale che verranno stabiliti dalla nuova amministrazione, legati come si è detto in precedenza alla definizione, da parte di ARPA, di nuovi standard qualitativi e quantitativi da garantire in materia di prevenzione e protezione ambientale, fondati sui fattori di rischio esistenti sul territorio. Fatto di rischio complessivi, quindi comprendenti anche l’attività industriale. Questo lavoro preventivo è necessario per poi definire il livello sufficiente di prestazioni da assicurare e i relativi standard funzionali e operativi.*

Cordiali Saluti,

Staff Ambrosoli Presidente