



GENITORIANTISMOG

Milano, 11 ottobre 2012

Contributo dell'associazione

GENITORI ANTISMOG nel procedimento di Valutazione Strategica Ambientale promosso da Regione Lombardia nell'ambito della predisposizione del

## Piano Regionale di Interventi sull'Aria

### 1. TRASPARENZA DELL'ATTIVITA' AMMINISTRATIVA

L'attività amministrativa regionale volta a ridurre l'inquinamento atmosferico in Lombardia rientra certamente nell'ambito di applicazione della Convenzione di Aarhus del 1998 sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (rat. e esec. L 16 marzo 2001, n. 108).

Ciò comporta che **l'attività amministrativa e le politiche destinate ad incidere in tale settore devono non solo essere accessibili ai cittadini, ma altresì diffuse in modo attivo e sistematico** (art. 7 della Direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale).

#### **1.a**

A titolo esemplificativo fra queste politiche si inserisce chiaramente anche l'adesione della Regione Lombardia alla "Air Quality Initiative" promossa da talune regioni europee a livello comunitario.

Orbene, **tale iniziativa propone**, in relazione alla mancata osservanza dei limiti previsti dalla normativa comunitaria in materia di inquinamento atmosferico, **di modificare il meccanismo di accertamento di tale inadempimento** in funzione della valutazione dell'avvenuta adozione da parte dello Stato, per esempio, di azioni "*proporzionate e ragionevoli*", in tal modo **indebolendo** grandemente la portata normativa dei limiti, che verrebbero assoggettati a valutazioni discrezionali.

Nel documento dell'"Air Quality Initiative" si fa addirittura specifico riferimento agli alti livelli di emissioni di NOx dei veicoli diesel - impreveduti si sostiene - come caso specifico di ridimensionamento della portata dei limiti per l'NO2. Nel documento si fa inoltre riferimento a numerose richieste di modifica del sistema di accertamento dell'adempimento inserendo elementi (valutazione dell'adempimento su base pluriennale, valutazione delle condizioni morfologiche e climatiche dell'area, scelta da parte dello stato dell'area per la valutazione dell'adempimento) che palesamente indebolirebbero la tutela dei cittadini comunitari e lombardi (si veda il Position paper sottoscritto da Regione Lombardia [http://en.vlewa.eu/sites/en.vlewa.eu/files/pages/bijlages/position\\_paper\\_air.pdf](http://en.vlewa.eu/sites/en.vlewa.eu/files/pages/bijlages/position_paper_air.pdf)).

Si ritiene che **l'adesione di Regione Lombardia alla suddetta iniziativa**, in quanto non messa a conoscenza dei cittadini lombardi, né sottoposta a commenti da parte di questi, prima della sua firma da parte delle autorità, **contravvenga ai diritti partecipativi dei cittadini stabiliti dalla Direttiva 2003/35/CE** (sulla partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale), il cui articolo 2 richiede che "il pubblico possa esprimere osservazioni e pareri quando tutte le opzioni sono aperte prima che vengano adottate decisioni sui piani e sui programmi".



**GENITORIANTISMOG**

Si ribadisce che, diversamente da quanto perseguito con la suddetta iniziativa, lo sforzo amministrativo del governo regionale deve indirizzarsi ad una pianificazione efficace, non invece ad un indebolimento della tutela dei suoi cittadini.

**SI CHIEDE QUINDI CHE, ANCHE AD ESITO DELLO SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA DI REDAZIONE DEL PRIA E DELLA CONNESSA V.A.S., SIA RIDIMENSIONATA O REVOCATA LA PARTECIPAZIONE DI REGIONE LOMBARDIA ALLA "AIR QUALITY INITIATIVE" NELLA PARTE IN CUI TALE INIZIATIVA PREVEDE LA MODIFICA DEL MECCANISMO DI ACCERTAMENTO DELL'INADEMPIMENTO AI LIMITI NORMATIVI. IN OGNI CASO, SI CHIEDE CHE REGIONE LOMBARDIA CREI UN SISTEMA DI DIFFUSIONE REALMENTE TRASPARENTE DELLE INIZIATIVE POLITICHE E AMMINISTRATIVE REGIONALI IN MATERIA DI INQUINAMENTO ATMOSFERICO.**

## **2. INFORMAZIONE AI CITTADINI**

Solo una corretta informazione scientifica può costituire la base e determinare l'efficacia delle politiche sull'aria.

Viceversa, Regione Lombardia in questi anni ha sistematicamente seguito un percorso inverso, cercando di influenzare - e addirittura limitare - la diffusione delle informazioni scientifiche e sanitarie in materia di inquinamento atmosferico.

Vari casi hanno infatti dimostrato (e.g. Rapporti del JRC in relazione all'inquinamento in Lombardia - la riluttanza di ASL, che gravita sotto l'influenza regionale, a rendere disponibili i rapporti sull'impatto dell'inquinamento e la parzialità e spesso la non correttezza scientifica degli stessi, le omissioni) che il Governo Regionale tende a controllare e ridurre il flusso delle informazioni sull'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute, invece di stimolarne la libera circolazione. Purtroppo, proprio tale circolazione favorirebbe la consapevolezza dei cittadini e quindi l'adesione alle politiche della stessa Regione.

**Regione Lombardia dovrebbe finalmente diventare un centro attivo di diffusione di informazioni scientificamente corrette, attraverso i numerosi canali di cui dispone (il sistema sanitario - le scuole - le pubbliche amministrazioni ad essa facenti riferimento).**

Il non aver attivato questi canali di diffusione delle informazioni, anzi, l'averne ostacolato lo sviluppo, ha di fatto ritardato la crescita di consapevolezza del problema, i cui esatti termini sono ancora sostanzialmente poco noti alla gran massa dei cittadini lombardi.

Un esempio per tutti: perchè mai Regione Lombardia non ha diffuso adeguatamente - per esempio nelle scuole - le informazioni circa l'impatto inquinante dei vari tipi di ciclomotori e le relative best practices, delle varie manovre per ridurlo, contenute nel 7° Rapporto JRC (p. 147 e ss.)?

**Sono dunque fondamentali, nel nuovo PRIA, fondi e risorse destinati - in porzione proporzionale alla gravità del problema, dell'impatto epidemiologico sulla popolazione e sui connessi costi sanitari - a campagne informative sull'inquinamento, sulle sue cause e sui comportamenti. Senza di esse ottenere successo e condivisione delle politiche è impossibile.**

## **3. MONITORAGGIO DELL'IMPATTO DELLE MISURE E VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI**

Il monitoraggio dell'impatto delle misure deve essere continuo e costituisce oggi la base della pianificazione. Il monitoraggio è ciò che, secondo quanto prescritto dalla Direttiva 2008/50/CE (ma anche dalla normativa in tema di V.A.S.), permette al piano di essere via via aggiornato in funzione delle sue carenze.

### **3.a.**



**GENITORIANTISMOG**

Orbene, come più volte evidenziato dalla scrivente associazione in tutti gli atti già trasmessi nell'ambito del presente procedimento, - apparentemente senza sortire effetti! -, in modo del tutto contraddittorio e illogico, nonché contrario alla normativa vigente, **nel documento di scoping e nel rapporto ambientale preliminare predisposti da Regione Lombardia manca ogni monitoraggio degli effetti delle misure oggi in vigore e di quelle contenute nei precedenti atti di pianificazione e programmazione nella lotta all'inquinamento atmosferico (in primis, il P.R.Q.A. aggiornato del 2007 e le "Misure Strutturali per la Qualità dell'Aria 2005/2010")**.

Tale carenza è ad oggi del tutto ingiustificata e può costituire di per sé vizio dell'intera procedura di redazione del PRIA.

**Si chiede pertanto che gli effetti riscontrati delle suddette misure, esposti in modo dettagliato, con indicazione delle risorse economiche investite e l'utilizzo di parametri oggettivi di efficacia, corredati con un'analisi sulle ragioni di forza e debolezza di ciascuna di esse, costituiscano apposito capitolo del rapporto ambientale.**

**3.b.**

Ciò posto, il PRIA dovrà prevedere come proprio strumento operativo fondamentale un monitoraggio annuale di tutte le misure attuate, in corso, del loro impatto e della necessità di correttivi in funzione dell'impatto registrato e con lo scopo di un'allocatione efficace delle risorse investite (la misura è molto efficace? si rafforza! E molto debole ? si riduce!).

A tal fine, come indicato dall'articolo 18 del D.lgs. 152/2006, il PRIA dovrà tra l'altro "*individuare le responsabilità e la sussistenza delle le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio*".

**3.c**

**Il PRIA dovrà anche prevedere** che in fase di pianificazione e di monitoraggio annuale **si valutino costantemente gli scenari alternativi** in termini di valutazione di costo/beneficio oltre alla valutazione dell'impatto indiretto che le misure possono avere.

Per essere pratici:

CON I 46 MILIONI CHE REGIONE LOMBARDIA HA UTILIZZATO PER IL FINANZIAMENTO DI FILTRI ANTIPARTICOLATO POSTVENDITA SI SAREBBE POTUTO FINANZIARE - ALMENO IN PARTE - UN SISTEMA DI LOGISTICA DELLE MERCI IN LOMBARDIA?

Quale sarebbe stata la misura a più alto impatto considerando che: a) la logistica riduce tout court i chilometri percorsi, b) i filtri post vendita abbattano unicamente il particolato non i nox né gli IPA, non è facile verificare la loro installazione, il loro mantenimento in buone condizioni di funzionamento e la loro vita/durata è comunque limitata nel tempo?

Nei documenti regionali predisposti gli scenari alternativi – a titolo esemplificativo in materia di mobilità - sono totalmente inesistenti.

**LA VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI DEVE:**

- a) DIVENTARE UNA REGOLA ESSENZIALE DEL PRIA**
- b) ESSERE PREVISTA PRECEDENTEMENTE ALL'ADOZIONE DELLE MISURE**
- c) ESSERE OGGETTO DI PARTECIPAZIONE CON GLI STAKEHOLDERS.**

#### **4. REGOLA DELL'IMPATTO CUMULATIVO**

Regione Lombardia ha una situazione così grave e cronica, in relazione ai livelli di inquinamento, da non potersi permettere alcuna iniziativa che comporti un incremento del carico di inquinanti dell'aria.



**GENITORI**ANTISMOG

I piani, i programmi e le misure regionali - trasversalmente, in qualunque campo - devono essere, secondo quanto previsto sia dalla Direttiva 2008/50/CE sia dal D.Lgs. 155/2010, coerenti con gli obiettivi di cui alle norme in materia di inquinamento atmosferico.

Conseguentemente, e anche alla luce della particolare rilevanza e della prevalenza dell'impatto dell'inquinamento atmosferico sull'ambiente e sulla salute dei cittadini su eventuali interessi privati confliggenti, è indispensabile 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.**

Se la misura, il piano, il programma o l'autorizzazione comporta un impatto cumulativo tale da peggiorare i livelli di inquinamento su base regionale o locale essa dovrà essere impedita o il suo impatto adeguatamente ridimensionato.

## **5. L'IMPATTO SULLA SALUTE**

Il tema dell'impatto dell'inquinamento sulla salute e del costo che grava sulla popolazione e sulla pubblica amministrazione per effetto del medesimo è oggi praticamente **ignorato, anche negli atti prodotti dalla Regione nell'ambito di questo procedimento**, mentre deve costituire un punto di riferimento ed analisi delle misure e dei loro costi.

L'impatto deve essere ridotto il più possibile mettendo in opera ogni iniziativa che possa ridurre l'esposizione soprattutto delle fasce più deboli.

Fra queste è essenziale:

- a) ridurre le strade ad alta percorrenza e laddove possibile creare aree pedonali o semipedonali in prossimità di scuole, aree gioco e ospedali e, conseguentemente, predisporre linee guida regionali al riguardo che vengano seguite da tutti Comuni;
- b) prevedere il sostegno regionale a misure comunali di piantumazione dei centri abitati che riducano le temperature in estate e svolgano un impatto benefico sulla qualità dell'aria;
- c) predisporre misure strutturali a breve medio termine che riducano l'accumulo (vedi punto 9);
- d) predisporre campagne di informazione sui comportamenti da tenere per evitare l'esposizione all'inquinamento e su cause e impatto dell'inquinamento dell'aria (campagna da attuarsi per mezzo di ASL / studi pediatri base / ospedali con particolare riferimento a neonatologie / consultori);
- e) creare sistemi di informazione regionali sul superamento dei livelli di inquinamento (per esempio su autostrade e tangenziali : es. siamo a 80 mg/m<sup>3</sup> PM10 sei sicuro di non poter rinunciare a muoverti in auto?) con avvertenze di comportamento in caso di superamento dei livelli di allarme;
- f) sostegno a campagne di informazione a livello nazionale che coinvolgano i medici e partano dai medici e dai loro ordini professionali - come quella messa in atto dalla European Respiratory Society nel 2011.

Devono essere quantificati i costi sanitari e trasformati in importi da devolvere alle politiche per la riduzione degli inquinanti

L'informazione sull'impatto dell'inquinamento sulla salute deve essere diffusa in modo capillare per mezzo di ogni possibile campagna educativa e di sensibilizzazione (scuole/aziende/mezzi pubblici etc.) per coinvolgere la cittadinanza innanzitutto in uno sforzo di mobilità sostenibile.

## **6. ATTIVITA' AMMINISTRATIVA LIVELLO INTERREGIONALE**

**Obiettivo e oggetto dell'attività interregionale non deve essere l'ottenimento del riconoscimento della specificità orografica e meteorologica del Bacino padano, come**



**GENITORIANTISMOG**

**spesso sostenuto dalle autorità regionali in varie sedi (nazionali e comunitarie) per giustificare gli inadempimenti agli obblighi normativi, ma - finalmente - la predisposizione e attuazione di misure che riducano le emissioni su base padana!**

Uno degli elementi chiave ai fini della riduzione dei livelli di inquinamento in Lombardia è legato alla riduzione del carico emissivo derivante dal trasporto a lungo raggio che transita per l'area lombarda.

E' dunque necessario mettere in atto ogni possibile strumento dato per ottenere la limitazione del traffico su gomma a lunga percorrenza, creando inoltre una zona ad emissioni ridotte in tutta la Pianura Padana.

E' noto che in anni recenti l'Austria ha messo in atto misure volte a ridurre e limitare la circolazione dei mezzi commerciali che transitano per il Tirolo. Sebbene tali misure abbiano incontrato difficoltà, e in particolare una sentenza della Corte di Giustizia CE che le ha dichiarate in conflitto con le norme Europee sulla libera circolazione, proprio tale sentenza (sentenza CGCE, VIII Sez., 24 maggio 2012, Commissione Europea / Repubblica d'Austria, Causa C-352/11) ha riconosciuto che le **“misure nazionali atte ad ostacolare gli scambi intracomunitari possono essere giustificate da uno dei motivi di interesse generale indicati all'art. 30 CE, quali la tutela della salute e della vita delle persone, o da una delle ragioni imperative dirette, tra l'altro, alla tutela dell'ambiente, purché le misure in questione siano proporzionate all'obiettivo perseguito”**.

E' dunque indispensabile studiare nel più breve termine misure che, proteggendo la pianura padana dal carico inquinante determinato dal traffico merci che transita in particolare sull'asse est- ovest, limitino la circolazione dei mezzi merci in pianura padana.

La sentenza della Corte di Giustizia CE nella causa C-352/11 e l'esperienza austriaca può in tal senso rappresentare un importante aiuto nella pianificazione delle misure che, limitando la circolazione sul corridoio padano ai grandi mezzi merci, siano indenni da censure comunitarie e al contempo contribuiscano a trasferire su ferro una parte del trasporto merci.

Questo deve essere il primo obiettivo interregionale della lombardia in quanto la creazione di una area che ostacoli la percorrenza al percorso delle merci su gomma sarebbe, sotto il profilo della riduzione degli inquinanti dell'aria, la misura più efficace. In tale senso occorre valutare tutte le alternative, corridoio ferroviario merci, tariffazione mediante sistemi satellitari (ecotax), e altri che abbiano l'effetto di sfavorire il trasferimento merci su gomma sull'asse padano e al contempo di facilitare quello su ferro e la logistica a livello interregionale.

**1o obiettivo: CREAZIONE DI UN CORRIDOIO AUTOSTRADALE LOMBARDO / PADANO COMPORTANTE FORTI RESTRIZIONI AL TRAFFICO MERCI A LUNGA PERCORRENZA - SI CONSIDERI CHE**, come ha fatto presente l'Austria nel giudizio ricordato, le emissioni di NOX non dipendono purtroppo dal livello EURO dei veicoli e non vengono ridotti dall'installazione di FAP. Conseguentemente, un sistema che restringa la circolazione solo in riferimento alle categorie Euro dei mezzi o che operi in funzione della sola installazione di FAP non sarebbe sufficiente. Occorre ridurre in maniera estremamente significativa i km percorsi.

**2o obiettivo: CREAZIONE DI UN SISTEMA INTERREGIONALE COORDINATO DI LOGISTICA MERCI A MEDIO - BREVE PERCORSO** - Le regioni del bacino padano devono - in modo coordinato e che quindi possa essere supportato da ogni regione sui mezzi provenienti dalle regioni limitrofe - supportare e imporre alle aziende della pianura padana sistemi di logistica integrata sul piano interregionale che riducano la percorrenza dei mezzi merci di piccole e medie dimensioni. In particolare modo occorre creare meccanismi che siano attraenti per le aziende alla logistica e allo stesso tempo dissuasivi del trasporto individuale o che comunque tendano a ridurre i km percorsi dai mezzi merci.



**GENITORIANTISMOG**

In funzione della spending review si chiede **quali (se ci sono stati) siano stati i costi del coordinamento ad oggi e quali i risultati ottenuti.**

## **7. LIVELLO NAZIONALE**

L'attività a livello nazionale - prevista dall'art. 20 del D.lgs. 155/2010 è - ad oggi - completamente non accessibile al pubblico mentre dovrebbe viceversa esserlo.

Si sottolinea peraltro che, a mente dell'art. 9,9 del D.lgs. 155/2010 l'intervento nazionale si basa sul presupposto che, a seguito di apposita istruttoria sia emerso che *“tutte le possibili misure individuabili dalle regioni e dalle province autonome nei propri piani di qualità dell'aria non sono in grado di assicurare il raggiungimento dei valori limite in aree di superamento influenzate, in modo determinante, da sorgenti di emissione su cui le regioni e le province autonome non hanno competenza amministrativa e legislativa”*. E' chiaro, alla luce di tale disposizione, che se l'intervento nazionale potrebbe certamente essere utile esso non è normativamente dovuto, poichè almeno Regione Lombardia, è ben lungi dall'aver messo in atto tutte le misure possibili allo scopo di ridurre gli inquinanti dell'aria. .

**Sotto il profilo nazionale il governo regionale nell'ambito del PRIA dovrebbe, anche in coordinamento con le regioni della pianura padana:**

- a) monitorare sull'attività legislativa a livello nazionale ottenendo disposizioni a sostegno dell'attività regionale e interregionale,**
- b) spingere per interventi a livello nazionale (per esempio campagne di comunicazione)**
- c) spingere per un incremento dei fondi a disposizione per l'attuazione delle misure per l'aria.**

## **8) TRASPORTI**

Il documento di scoping contiene indubbiamente una “shopping list” abbastanza completa delle delle possibili misure attuabili; manca tuttavia nel documento una analisi dell'impatto dei progetti in cantiere sul fronte della mobilità così come manca completamente una visione delle azioni prioritarie.

A titolo esemplificativo, questa associazione considera che l'azione programmatica di Regione Lombardia violi l'art. 9, 11 comma del D.lgs, 155/2010 che prescrive la coerenza dei piani (fra questi dei trasporti) con le prescrizioni di cui ai piani dell'Aria.

Crediamo infatti che vi sia una totale incoerenza fra la pianificazione di nuovi rilevanti tratti autostradali (secondo Legambiente 370 km) con lo scarso impegno e le gravi problematiche che affliggono il trasporto pubblico lombardo oltre che in riferimento all'incidenza del trasporto quale fattore di inquinamento dell'aria a livello regionale (cfr. pag. 64 del rapporto preliminare). Nuovi chilometri di autostrade comportano un gravissimo danno al territorio, già devastato, e un incentivo all'utilizzo del mezzo di trasporto privato.

*“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”* (Rapporto preliminare p. 19). Questo è la sentenza sul fallimento delle politiche regionali in materia di trasporti. L'incremento dei mezzi privati in circolazione lungi dall'essere un segnale di crescita economica è il sintomo di un percorso inverso che la nostra regione ha imboccato oltre dieci anni fa, e che continua a perseguire tutt'oggi, favorendo la mobilità insostenibile piuttosto che quella sostenibile.

Né la soluzione al problema può essere individuata unicamente nel favorire l'utilizzo di dispositivi tecnologici come è stato esplicitamente sottolineato nel 7 rapporto e in quello conclusivo del JRC sull'inquinamento in Lombardia (cfr. vedilo su [www.genitoriandismog.it](http://www.genitoriandismog.it), Full



**GENITORI**ANTISMOG

IX Report-final, p. 41). Per ridurre gli inquinanti derivanti dal trasporto su strada è indispensabile che Regione Lombardia ponga come proprio obiettivo primario **la riduzione dei chilometri percorsi**.

Pare poi incoerente che Regione Lombardia manchi sostanzialmente di un Piano Regionale dei Trasporti (l'attuale risale al 1982 ed è stato approvato con Delibera C.R, n.III/941 del 25 novembre 1982) che consentirebbe di riconsiderare l'insieme delle problematiche attinenti alla mobilità delle persone e delle cose, a livello regionale ed interregionale, secondo moderni criteri di efficienza e sostenibilità ambientale. L'inquinamento atmosferico generato dal traffico risulta infatti da complessi cammini d'impatto che legano le emissioni nocive non soltanto alle tecnologie di trazione, ma anche alle condizioni di circolazione dei veicoli, ai volumi di traffico complessivi, ed in ultima analisi alla stessa domanda di mobilità, correlata all'assetto territoriale di scala vasta. In tal senso, interventi che mirino esclusivamente a migliorare le tecnologie di trazione, senza tener conto delle variazioni della domanda/offerta di trasporto, rischiano di ridursi a semplici palliativi end-of-pipe, insufficienti per conseguire gli impegnativi obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria, definiti dalla normativa europea. Negli ultimi anni, a scala nazionale, i benefici indotti dal costante miglioramento dei motori sono stati spesso controbilanciati dalle corrispondenti tendenze all'incremento delle percorrenze veicolari e/o delle stesse dimensioni dei veicoli, con il risultato di non ricondurre le concentrazioni di alcuni inquinanti entro i limiti imposti dalla normativa europea.

Per riuscire a superare questa impasse, appare oggi essenziale considerare le prestazioni ambientali come parte integrante del sistema della mobilità, mirando ad un approccio capace di tenere in conto gli obiettivi di disinquinamento sin dalle fasi di programmazione delle nuove infrastrutture e/o dei servizi di trasporto a livello regionale. A questo proposito, preme sottolineare come l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, comporterebbe anche lo sviluppo della corrispondente Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che costituirebbe il luogo più idoneo per verificare, in modo rigoroso e scientificamente fondato, gli effetti ecologici attesi a seguito delle diverse possibili scelte operate sul sistema di trasporto lombardo.

Vale la pena di sottolineare come l'obbligo di redazione dei Piani Regionali dei Trasporti, introdotto dalla L.151/81, sia tuttora vigente, ed abbia dato luogo nell'ultimo decennio ad una nutrita serie di aggiornamenti (Regioni Puglia, Toscana, Veneto, Emilia-Romagna...), utili a delineare una cornice ufficiale per le politiche di mobilità dei diversi territori.

Tornando ai contenuti degli strumenti di programmazione ambientale, è opportuno evidenziare inoltre che la valutazione dell'impatto del trasporto fornisce stime di carattere molto aggregato, sviluppate secondo la metodologia INEMAR sulla semplice base del bilancio dei carburanti venduti a livello regionale, che rappresenta un valore storico non proiettabile su scenari futuri. Tale metodologia non è in grado di fornire stime attendibili relative al potenziale atteso di riduzione dei flussi di traffico automobilistico e/o di miglioramento delle condizioni d'uso effettivo dei veicoli circolanti sulla rete: un risultato di questo genere richiederebbe infatti simulazioni di traffico, condotte secondo metodologie consolidate dell'ingegneria dei trasporti, utilizzando strumenti e basi informative, quali la matrice O/D degli spostamenti ed il grafo della rete stradale, di cui la Regione è dotata, ma che non sono stati impiegati.

In tal senso, la metodologia impiegata nel rapporto preliminare, pur apprezzabile per il livello di approfondimento scientifico raggiunto dalla modellizzazione delle fasi finali di dispersione atmosferica degli inquinanti, appare carente in ordine alla descrizione degli effetti indotti delle



**GENITORIANTISMOG**

misure sul complesso dei volumi di traffico veicolare supportato dalla rete stradale e, conseguentemente, anche sulla valutazione delle emissioni di inquinanti atmosferici attese negli scenari futuri.

Le emissioni da trasporto su scala regionale possono essere ridotte mediante l'adozione delle seguenti politiche:

a) Incentivi alle aziende alla fruizione da parte dei lavoratori, anche part - time, di contratti di telelavoro

b) Linee guida per i comuni per l'adozione di programmi di supporto delle aziende volte a favorire la mobilità sostenibile - Protocollo: cosa può /deve fare una piccola media impresa per favorire la mobilità dei propri dipendenti in modo sostenibile? Sito - web di supporto alle aziende lombarde e padane contenenti best-practices di mobility management e supporto a problematiche specifiche. Sgravi fiscali per imprese fino a 30 dipendenti che mettono in atto un protocollo e che ottengono risultati.

c) Nox fund: Creazione di un fondo nox che, sulla falsariga di quello norvegese (<http://www.nho.no/the-nox-fund/category477.html> ) coinvolga il maggior numero possibile di confederazioni industriali e commerciali e prescriva un contributo volontario per kg/NOX (in Norvegia oggi 11kn/kg circa 1,5 € prodotto dalle imprese), e dall'altro utilizzi il relativo fondo per l'adozione di misure che riducano l'impatto inquinante dei trasporti in Lombardia con auspicabile allargamento a tutta la pianura padana. Questo tipo di fondo ha avuto grande successo in Norvegia ed è stato ripreso e considerato come uno strumento particolarmente efficace dalla Commissione Europea (<http://www.nho.no/getfile.php/bilder/RootNY/NOX-fondet/EU%20kommisjonen%2016.9.11.pdf>)

d) Supporto a progetti di finanziamento EU a NGO e privati, supporto concreto ai comuni e stanziamento di fondi in funzione della realizzazione sistematica di percorsi ciclabili casa-lavoro comunali e intercomunali -

e) Creazione di un sistema di voto (in positivo e negativo) pubblico degli utenti circa la fruibilità / efficienza / delle aziende di trasporto pubblico. Al voto positivo corrispondono fondi per il rinnovo parco veicolare in gpl - in funzione dell'efficienza del servizio - basato per esempio sui seguenti criteri:

i) Azioni concrete che favoriscono l'intermodalità, la convenienza e la fruibilità del trasporto (ad esempio, possibilità di trasportare bici a bordo dei treni e degli autobus/bicycle racks - parcheggi bici in stazioni - gratuità per i bambini)

ii) Mancato coordinamento delle fermate e delle tabelle orarie con i mezzi di corrispondenza;

iii) Pulizia e puntualità del trasporto - ampiezza delle fasce orarie coperte e frequenza adeguata

iv) Grado di accessibilità delle informazioni di viaggio, ecc.

f) E' inoltre indispensabile che Regione Lombardia favorisca in modo efficace e concreto con politiche tariffarie e adeguati stanziamenti che facilitino la fidelizzazione dei cittadini Lombardi al trasporto pubblico mediante in particolare:

1. **Integrazione tariffaria.** Facciamo l'esempio, non troppo raro!, di un pendolare tra due città lombarde. Esso è costretto a pagare tre biglietti per ogni percorso: due urbani e quello di trasporto extraurbano. I costi personali - anche in abbonamento - diventano elevatissimi.

2. Programmi di incentivi per acquisto di abbonamenti annuali, ovvero per clienti che si fidelizzano al trasporto pubblico

3. Incentivi per il rinnovo delle autostazioni di interscambio

4. Politica tariffaria delle sosta, coordinata con politica tariffaria dei servizi di trasporto pubblico (usare il trasporto pubblico deve essere molto più conveniente che usare il trasporto privato)





**GENITORIANTISMOG**

5. Incentivi/premi per campagne di comunicazione a favore della mobilità pubblica (occorre rendere più attraente l'immagine del trasporto pubblico, proporlo come una scelta sostenibile e consapevole, non come una mancanza di alternativa)
  6. Incentivi per corsi di formazione ecodriva per gli autisti del TP
  7. Incentivi per sistemi di infomobilità (se l'informazione migliora, diventa più facile l'accesso al sistema del trasporto pubblico, es. pannelli informativi a bordo e a terra per sistemi di informazione in tempo reale)
  8. Incentivi per tecnologie (per rendere il trasporto più appetibile, per esempio telecamere di videosorveglianza a bordo per maggiore sicurezza - )
- g) LOGISTICA Merci a livello regionale è una priorità assoluta - Introduzione di sistemi di trasporto su ferrovia attraverso piattaforme logistiche che caricano gli autotreni sui vagoni. Disincentivare l'uso del trasporto su gomma inserendo delle tariffe aggiuntive
- i) si veda progetto Merci sostenibili presentato da Genitori Antismog per Bando Smart cities)
  - ii) Ecotax Regionale/interregionale su camion e furgoni in funzione di chilometri percorsi e carico emissivo
  - h) Sostegno al consumo dei prodotti locali che riduca il volume dei trasporti merci
  - l) Investimenti nel trasporto dei pendolari che gravitano su Milano con treni capienti, frequenti e con parcheggi di prossimità alla stazioni dell'hinterland. I treni attuali delle ex ferrovie Nord hanno gli stessi tempi di percorrenza di 80 anni fa!!

## **9. RESTRIZIONI ALLA CIRCOLAZIONE - STRUTTURALI E PIANI A BREVE**

Occorre innanzitutto analizzare e risolvere il problema dei controlli che, mancando o essendo inefficaci, vanificano il contenuto delle norme. Euroetichette? o altrimenti implementazione di più efficienti meccanismi premiali o punitivi per i Comuni.

Inoltre potrebbero essere predisposte linee guida regionali e disposizioni tali da stimolare (se non costringere) i Comuni a destinare al potenziamento del trasporto pubblico e al miglioramento della mobilità i livello locale tutti i proventi delle sanzioni derivanti dalla circolazione in contravvenzione alle norme che, direttamente o indirettamente, proteggono l'aria e la mobilità sostenibile.

### **Motocicli a due tempi: Divieto permanente di circolazione nelle aree critiche dal 1.1.2014 Auro 0,1,2, 3 diesel : divieto permanente di circolazione nelle aree critiche dal 1.1.2014**

E' indispensabile che nell'ambito della pianificazione per il PRIA Regione Lombardia metta in cantiere e sperimenti misure anticipatorie del PRIA e PIANI A BREVE E MEDIO TERMINE essenziali ai fini della protezione SALUTE UMANA per i periodi in cui si abbiano superamenti dei limiti e si prevedano condizioni atmosferiche favorevoli all'accumulo.

Le misure a breve sono tutt'altro che inutili se adeguatamente pianificate e strutturate per tempo e sono previste dalla Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs. 155/2010 (art. 10).

Esse sono inoltre in grado di favorire lo spostamento modale dall'auto privata ad altri sistemi di trasporto (carpooling) e possono quindi rappresentare un ottimo sistema per favorire abitudini diverse in tema di mobilità.



**GENITORIANTISMOG**

**MISURE A BREVE TERMINE:** nelle aree critiche al superamento delle soglie Pm10 o NO2 o O3 di almeno 3 giorni con meteo favorevole all'accumulo:

- a) divieto di circolazione (o targhe alterne) per tutti i veicoli eccetto se con almeno 3 occupanti, veicoli stranieri, moto o veicoli con deroghe speciali (handicappati /pubblici servizi )
- b) riduzione a 70 km/h dei limiti di velocità su autostrade e tangenziali
- c) Riduzione del costo del trasporto pubblico e/o viceversa incremento delle tariffe autostradali.
- d) incremento della frequenza del trasporto pubblico e allungamento degli orari

## 10. IMPIANTI

La decisione della Commissione emessa il 6 luglio 2012 C(2012)4524 - in relazione alla richiesta italiana di proroga del termine per il rispetto dei limiti dell' NO2 - rileva la mancanza delle necessarie autorizzazioni agli impianti collocati in territorio Lombardo (punto 27).

Rileva infatti la Commissione che “... *Quanto alla direttiva 2008/1/CE6, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento, la Commissione osserva che nella loro notifica le autorità italiane hanno segnalato che, sebbene nelle zone 2-4, 19, 21-27, 37-41 e 43-48 gli impianti che producono quantitativi rilevanti di emissioni siano in possesso delle autorizzazioni richieste, numerosi sono invece gli impianti industriali ad esserne tuttora sprovvisti. La Commissione si aspetta quindi che si prendano le disposizioni necessarie affinché tutti gli impianti, in tutte le zone notificate, applichino le opportune misure di prevenzione contro l'inquinamento, in particolare mediante l'applicazione delle migliori tecniche disponibili*”.

E quindi importante che le autorizzazioni degli impianti lombardi vengano riverificate.

## 11. URBANISTICA

Al fine di ridurre l'impatto delle nuove strade, e salvo quanto sopra detto in relazione alla necessità della preventiva valutazione di coerenza di ogni nuovo intervento viabilistico strutturale sul territorio, **è indispensabile creare fasce di salvaguardia del territorio che fiancheggia le nuove strade**, impedendo un'ulteriore espansione urbanistica che genererebbe un incremento di chilometri percorsi e un ingiustificato consumo di territorio.

## 12. TURISMO

La Lombardia è ricca di bellezze la cui accessibilità tramite mezzi di trasporto pubblico è sconosciuta ai più.

Si segnalano iniziative come “Trekking col treno” (Provincia di Bologna / CAI, giunta alla 20° edizione) che, sulla falsariga di esperienze straniere, dimostra come il turismo attivo e/o in località minori e nella natura sia totalmente attuabile con mezzi pubblici.

Anche per gli investimenti futuri nel turismo dovrebbe esserci un parametro premiante per quelli che portano a un rafforzamento della fruizione tramite trasporto pubblico.

## 13. UTILIZZO DI BIOMASSE

Il comitato scientifico dell'EEA ha ormai da tempo smentito apertamente l'assunto dogmatico, fatto proprio anche in sede comunitaria (Dir.2009/28/CE) secondo il quale la produzione di energia da biomasse sarebbe destinata a ridurre le emissioni di gas serra, in quanto la produzione e combustione di biomasse sia “*carbon neutral*”. Di tali considerazioni è indispensabile tenere conto in sede di pianificazione regionale sull'aria. Secondo l'EEA tale impostazione è gravemente viziata da un errore di impostazione. Infatti la combustione della biomassa aumenta la quantità di carbonio nell'aria (esattamente come la combustione di carbone, petrolio e gas), se la raccolta della biomassa riduce la quantità di carbonio



**GENITORIANTISMOG**

immagazzinato nelle piante e dei terreni, o se riduce sequestro di carbonio in corso. Infatti, afferma l'EEA, due fattori importanti determinano se l'uso di biomasse riduce il carbonio immesso in atmosfera, rispetto ai combustibili fossili sono: (i) dove e (ii) come la biomassa è prodotta e raccolta. Di conseguenza, la legislazione che incoraggia la sostituzione di combustibili fossili dalle bioenergie, a prescindere dalla fonte di biomassa, può anche causare un aumento delle emissioni di carbonio - accelerando così il riscaldamento globale e l'immissione di carbonio in atmosfera. In particolare, occorre ricordare che la neutralità dell'uso delle biomasse è errata quando si ignori il fatto che l'uso dei terreni per la produzione di energia in genere significa lo stesso terreno non produce per altri scopi, e quindi non consente più il precedente od altro tasso di assorbimento di carbonio. Non solo: se la produzione di bioenergia sostituisce boschi, riduce gli stock forestali o riduce la crescita delle foreste, che altrimenti sequestrerebbero più carbonio, si genera un incremento della concentrazione di carbonio atmosferico. E ancora, se le colture bioenergetiche soppiantano quelle alimentari, tale scelta può portare ad un aumento della problematica della fame e dei fabbisogni alimentari, ovvero portare all'aumento delle emissioni provenienti dai cambiamenti dell'uso del suolo se, per produrre le colture alimentari sfrattate, si convertono alla coltivazione terreni prima vergini e quindi caratterizzati da un alto tasso di stoccaggio di carbonio, che viene liberato in atmosfera o dal suolo stesso, o per il taglio della vegetazione (spesso foreste primarie) che lo ricopriva.

**E' dunque indispensabile che il processo autorizzativo in tema di impianti a biomasse venga adeguatamente riconsiderato alla luce del forte impatto climalterante oltre che emissivo che tale produzione energetica può avere anche a livello locale e regionale.**

#### **14. URBANIZZAZIONE E PIANTUMAZIONE delle aree urbane**

1) Creazione di una regola a fronte della quale il permesso a costruire è subordinato al pagamento di oneri destinati ad un fondo che serve: a) per la predisposizione di strutture di mobilità sostenibile a servizio degli abitanti delle nuove costruzioni, b) per la piantumazione di nuovo verde in prossimità degli edifici e la cura di quello esistente, c) creazione di un indice di verde urbano riferito ad aree circoscritte al fine di evitare che ampi spazi verdi situati ai margini della città possano essere contabilizzati facendo media in relazione a zone completamente sprovviste di verde.

#### **15. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SOCIO ECONOMICO DELL'INQUINAMENTO**

La pianificazione sull'aria non può prescindere dalla valutazione dell'impatto socio economico dell'inquinamento sulla popolazione e sulle attività economiche.

Occorre che la valutazione dei costi delle misure tenga sempre presente l'analisi dei costi derivanti dall'inquinamento atmosferico in termini di :

- a) **perdita di reddito** per la popolazione o **carico assistenziale** per **morbilità** direttamente riconducibile all'inquinamento atmosferico o direttamente collegati alle sue cause,
- b) **costo sanitario** per il sistema sanitario regionale e per le imprese assicuratrici private,
- c) **ridotta produttività e tempo perso** per trasporti inefficienti e congestionati,
- d) **ridotta attrattiva turistica** e **quindi il danno commerciale** in un mondo sempre più globalizzato e con viaggiatori sempre più attenti alla qualità dell'ambiente dei luoghi,
- e) **danno al patrimonio monumentale,**
- f) il danno economico e il costo derivante **dall'eutrofizzazione,**
- g) il danno ambientale ai ghiacciai italiani e svizzeri che si stanno sciogliendo grazie al black carbon prodotto in Lombardia



## GENITORI**ANTISMOG**

- h) danno alla **professionalità femminile** costretta a spartirsi fra la necessità di lavorare e quella di arieggiare i figli,
- i) la perdita di chances e reddito di un sistema industriale che non usa l'inquinamento atmosferico come leva di investimento nella sperimentazione di sistemi a ridotto impatto ambientale (logistica!)?
- j) **ansia genitoriale** nel far crescere i figli i condizioni ambientali che si riconoscono essere inadatte e pericolose per la salute

...E' di questa settimana la stima di Camera di Commercio dell'impatto economico di inquinamento, traffico e disagi - pari a circa 3 mila e 500 euro all'anno - per ciascuna impresa operante sul territorio.....

Potrebbero essere più utilmente spesi?

  
Genitori Antismog