



LEGAMBIENTE
PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
O.n.l.u.s.

CONGRESSO INTERREGIONALE LEGAMBIENTE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

UN NUOVO AMBIENTALISMO PER UN ALTRO PROGRESSO

17/18 NOVEMBRE 2007

Fabbrica delle "e" – Gruppo Abele

Corso Trapani, 91/b TORINO

SMOG E MOBILITA' URBANA

Di inquinamento atmosferico se ne sente parlare ogni anno. In modo ciclico, puntuale come un orologio, l'allarme smog si accende in tutti i grandi centri. Complici le condizioni atmosferiche, la scarsa pioggia e la morfologia della Pianura Padana che, circondata dalle Montagne, è un vero e proprio bacino in cui l'inquinamento atmosferico si adagia comodamente.

Con l'arrivo dell'inverno, insieme ai preparativi natalizi, tra luci e pacchetti, lo smog attanaglia le nostre città. Un appuntamento fisso, ormai un'abitudine. I titoli dei giornali, in modo quasi routinario lanciano allarmi sulla pericolosità del fenomeno e i cittadini, ormai abituati a questi dati come fossero le statistiche delle code sulle strade per l'esodo estivo, leggono quasi con indifferenza. Le amministrazioni propongono ogni anno misure antismog per contrastare l'emergenza: arrivato il nemico, si alzano le barricate!

Un vero e proprio disco incantato: i cittadini continuano a preferire il mezzo privato, lo smog causa sempre più danni, le amministrazioni continuano a cercare soluzioni all'emergenza e le associazioni ambientaliste e non solo continuano a chiedere misure più forti.

Legambiente da sempre pone tra i suoi primi obiettivi la lotta allo smog: tutti hanno in mente le lenzuola di Mal'Aria, la storica campagna di Legambiente, appese ai balconi, di giorno in giorno sempre più grigie e intrise di smog. E poi le altre centinaia di iniziative per sensibilizzare i cittadini all'uso del mezzo pubblico e della bicicletta, come ad esempio la gara a tempo "Trofeo Tartaruga", l'informazione della popolazione e la sensibilizzazione delle amministrazioni con il monitoraggio "PM10 ti tengo d'occhio" e con i dossier di Mal'Aria.

MAL'ARIA



Mal'Aria è la campagna di Legambiente per battere lo smog, il megafono dei cittadini per rivendicare il proprio diritto alla salute. Un lenzuolo bianco steso alla finestra con la scritta "no allo smog" è da anni il simbolo di Mal'Aria. L'iniziativa ha lo scopo di informare tutti i cittadini sui danni alla salute causati dall'inquinamento da traffico e di proporre soluzioni alternative per una mobilità sostenibile.

Il Trofeo Tartaruga è una delle tante iniziative di Mal'Aria volta a evidenziare e sensibilizzare ai problemi legati alla mobilità insostenibile delle città, il Trofeo è una gara a cronometro tra differenti mezzi di locomozione: la bici, la metro, l'autobus, il mezzo privato e il motorino. L'obiettivo è arrivare per primi al traguardo per poi stilare una classifica sui mezzi più veloci e a minor costo. Inutile dire che l'automobile è quasi sempre la tartaruga della città!

Ulteriori informazioni: www.legambientepiemonte.it/malaria.htm

Verrebbe davvero da dire che Legambiente "se le inventa tutte", eppure anche noi da anni ripetiamo la stessa cosa: è inutile alzare le barricate quando ormai il nemico è dentro le mura, è poca cosa nascondersi dietro una domenica a piedi quando il problema è ormai cronico. Bisogna smetterla di ragionare sull'emergenza. Servono misure drastiche contro lo smog che

invertano la rotta: interventi strumentali sulla mobilità cittadina e più efficaci al posto dei disorganici interventi di emergenza che ogni inverno si susseguono senza successo. I sindaci e le amministrazioni devono avere il coraggio di fare scelte concrete volte a ridurre il numero dei veicoli in circolazione, incrementando il trasporto pubblico.

Da un po' di anni a questa parte pare che l'attenzione di tutti sia volta ai cambiamenti climatici: la paura del surriscaldamento globale e delle sue conseguenze spaventa tutto il mondo, eppure ancora si fatica percepire come parte di uno stesso problema il tubo di scappamento della nostra auto, la caldaia di casa nostra, il ghiacciaio che vediamo sempre più distante nelle nostre escursioni domenicali e le 370.000 persone al mondo che ogni anno muoiono per malattie legate all'inquinamento atmosferico (dato da studi del CAFE – Clean Air For Europe su dati OMS).

Quando si parla di smog si pensa quasi sempre ad un problema esclusivo delle grandi città: in effetti Torino è una delle città più inquinate d'Italia e chi non è abituato a vivere in città lo percepisce anche solo respirando.

Ma non è così: i venti e le pressioni atmosferiche spostano l'inquinamento da una zona all'altra per cui nessuno è escluso dal problema.

Inoltre bisogna considerare le zone turistiche: a Cervinia, ad esempio, a ferragosto l'aria è più irrespirabile che nella maggior parte dei grandi centri della regione (lo dimostrano i campionamenti che vengono fatti ogni anno dalla Carovana delle Alpi di Legambiente).

Tra le varie fonti di inquinanti atmosferici il settore dei trasporti e in particolare quello del trasporto su gomma rappresenta, quantitativamente e qualitativamente, il settore che maggiormente concorre al peggioramento della qualità dell'aria ed in particolare alle alte concentrazioni di polveri fini, ossidi di azoto e benzene.

Quantitativamente, il contributo del settore dei trasporti stradali sul totale delle fonti inquinanti è stimato al 59% per il monossido di carbonio, al 46% per gli ossidi di azoto, al 33% per i composti organici volatili e al 31% per il PM10.

Per questo motivo è indispensabile lavorare sulla diminuzione del traffico e sul miglioramento del trasporto pubblico.

DATI DEI CAPOLUOGHI DEL PIEMONTE E DELLA VALLE D'AOSTA SU SMOG. DA ECOSISTEMA URBANO 2008 (SU DATI 2006)

NO2: media annuale (medie giornaliere) di tutte le stazioni ($\mu\text{g}/\text{mc}$)

VB	AO	NO	AT	CN	BI	TO	AL	VC
26,0	39,0	43,0	47,5	39,0	40,0	78,0	52	n.d.

PM10: media dei valori medi annuali registrati ($\mu\text{g}/\text{mc}$)

VB	AO	NO	AT	CN	BI	TO	AL	VC
24,0	33,5	n.d.	51,0	47,0	38,5	67,8	53,7	n.d.

Ozono (O3)

VB	AO	NO	AT	CN	BI	TO	AL	VC
n.d.	43,5	78,0	79,0	72,0	74,0	56,0	56,0	n.d.

La normativa fissa dei limiti precisi per NO2, PM10 e O3, stabiliti in base a studi e ricerche epidemiologiche, per la tutela della salute dei cittadini. Per gli ossidi di azoto nel 1999 si è fissato un limite orario di 300 $\mu\text{g}/\text{mc}$ (da non superare più di 18 volte durante l'anno) che diminuisce di 10 $\mu\text{g}/\text{mc}$ ogni anno passando a 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$ nel 2010. Il valore limite annuale, invece, è fissato a 40 $\mu\text{g}/\text{mc}$ per il 2010. Per il PM10 il valore limite giornaliero è di 50 $\mu\text{g}/\text{mc}$ per il 2005 (da non superare più di 35 volte nell'anno) e il limite annuale per lo stesso anno è di 40 $\mu\text{g}/\text{mc}$. Infine, per

l'ozono nel 2010, il valore obiettivo per la protezione della salute umana è di 120 µg/mc (da non superare più di 25 giorni nell'anno).

Come si può vedere, la situazione per l'ozono è migliore rispetto agli ossidi di azoto e le polveri sottili. Per questi ultimi inquinanti infatti quasi la metà dei capoluoghi non riesce a rispettare i limiti fissati per legge per la sicurezza della salute umana! I dati sulla città di Torino sono tra i peggiori d'Italia!

Oltre a monitorare la situazione sul territorio e a denunciare le criticità, Legambiente propone alcune linee guida su cui lavorare per diminuire lo smog: auto meno inquinanti, più trasporto pubblico e mobilità alternativa (bici, car sharing, ecc.) e prevenzione dell'inquinamento da riscaldamento.

Il convegno nazionale contro lo smog del 9 febbraio scorso, organizzato da Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta in collaborazione con la Regione Piemonte, Fiom Torino e Piemonte e Comitato Largo Respiro ha dimostrato e argomentato l'importanza di "motori di qualità" per abbattere le emissioni all'origine. Un inconsueto dialogo, quello tra ambientalisti, industriali e tecnici di categoria dell'industria dell'auto che ha portato a un'interessante dichiarazione conclusiva, presentata al Ministro Alfonso Pecoraro Scanio alla conclusione del convegno (dichiarazione allegata a questo documento), che pone l'accento su 3 punti fondamentali: cambiare motori, cambiare abitudini e la necessità di Piani Urbani della Mobilità che abbiano come scopo, requisito e metro di misura, il disinquinamento e la riduzione del traffico privato.

È evidente che, oltre al miglioramento dei motori, bisogna disincentivare il trasporto su gomma e il mezzo privato, migliorando la proposta di una mobilità alternativa: la bicicletta, l'autobus, il treno ma non solo. Le amministrazioni devono avere il coraggio di proporre azioni forti come il ticket per entrare in città (in uso già in diverse metropoli europee), incentivi al car sharing e al bike sharing, abbonamenti unici per i diversi mezzi pubblici, corsie preferenziali per gli autobus, zone con limiti di velocità bassa.

Purtroppo non sempre le azioni delle amministrazioni vanno in queste direzioni: lo dimostrano il continuo aumento delle auto circolanti in città (fortunatamente con motori di buona qualità), l'elevato numero delle auto pro-capite (ad Aosta, ad esempio ci sono 193 auto ogni 100 abitanti, quasi 2 auto per persona!) o le azioni che vanno contro qualsiasi ragionamento di allontanamento dell'auto dai centri cittadini: esemplare in negativo l'esempio dei posteggi sotterranei di Piazza San Carlo e Piazza Vittorio Veneto a Torino.

In città l'automobile ha fatto il suo tempo e dimostra sempre più di non essere assolutamente il mezzo più adatto per spostarsi da un posto all'altro eppure il trasporto pubblico non riesce a diventare una valida alternativa: lo dimostra l'aumento leggerissimo dei viaggi per abitante ogni anno sul mezzo pubblico.

Quello della mobilità resta a livello urbano uno dei temi più sentiti dai cittadini, un campo in cui la voglia di soluzioni dei cittadini supera di gran lunga quella mostrata dagli amministratori. Aumenta infatti la domanda di mobilità, ma questa maggior richiesta è soddisfatta soprattutto dall'auto privata: laddove servirebbero chilometri e chilometri di corsie preferenziali, politiche di pedaggio che scoraggino il traffico privato e rendano più concorrenziale quello pubblico, infrastrutture per il trasporto collettivo al posto, e non in aggiunta, di quelle per il trasporto individuale, si risponde spesso con qualche occasionale blocco del traffico, qualche stop ai vecchi diesel e alle non catalizzate, un po' di targhe alterne, un po' di bus elettrici, un po' di rottamazioni.

PENDOLARIA



La lotta contro lo smog e il traffico passa anche per il miglioramento del trasporto pubblico. Pendolaria è la nuova campagna di Legambiente dedicata al trasporto ferroviario locale; quel trasporto usato sempre più spesso da persone che per necessità o per scelta usano il treno per raggiungere il posto di lavoro o scuola e che sono soggetti spesso e volentieri a ritardi, a servizi spesso insufficienti e a pessime condizioni d'igiene. Legambiente, collaborando con i tanti comitati pendolari che da anni organizzano scioperi e presentano petizioni per far valere i propri diritti vuole puntare l'attenzione proprio su queste problematiche, al fine di creare un'alternativa davvero valida al trasporto privato.

Ulteriori informazioni: www.legambientepiemonte.it/pendolaria.htm

Secondo uno studio dell'OMS pubblicato nel giugno 2006, le concentrazioni di inquinanti nelle città italiane prese in considerazione (tra queste Torino) sono più alte delle concentrazioni medie europee, proporzionalmente sono più alti anche i danni sulla salute umana.

Gli impatti dell'inquinamento atmosferico sull'uomo colpiscono il sistema respiratorio e circolatorio, ma non solo. Si possono annoverare anche impatti sull'apparato riproduttivo e sul feto. I bambini risultano essere i più esposti all'inquinamento: a causa del respiro più veloce e più vicino agli scarichi (per via dell'altezza), sono stati riscontrati effetti che vanno dalla riduzione della funzione respiratoria e dello sviluppo dei polmoni, alla predisposizione alle infezioni, al facilitare l'insorgenza del diabete.

Il modo più sicuro per prevenire questi danni è ridurre il traffico nelle città! Ognuno di noi può e deve fare la sua parte: privilegiando il mezzo pubblico, la bicicletta e gli spostamenti a piedi, limitando l'uso dell'auto, acquistando auto a gas, o con filtri antiparticolato (anche se non è una soluzione) e chiedendo alle amministrazioni norme e piani che vadano nella direzione di una diminuzione dello smog!

ALLEGATO

Dichiarazione conclusiva del convegno nazionale contro lo smog "Cambiare motori, ma soprattutto abitudini"

**Organizzato da: Comitato Largo Respiro, Fiom Piemonte-Torino, Legambiente
Piemonte e Valle d'Aosta, con la collaborazione della Regione Piemonte
Torino del 9 febbraio 2007**

"Cambiare motori, ma soprattutto cambiare abitudini": il titolo del convegno svoltosi a Torino è anche una efficace sintesi della direzione di marcia.

La mobilità deve essere organizzata e governata secondo criteri di sostenibilità, per il disinquinamento generale, ma innanzi tutto delle aree urbane che in misura insopportabile violano i parametri di qualità dell'aria previsti dalla Direttiva Europea.

Dopo la dichiarazione dell'Onu a Parigi sul clima, abbattere lo smog e far rispettare la direttiva europea sulla qualità dell'aria sono anche un dovere morale, nella misura in cui i provvedimenti e i cambiamenti siano portati a coincidere con gli stessi necessari alla riduzione della CO₂, qualcosa che va al di là dei nostri polmoni e delle nostre coronarie e investe il futuro prossimo dell'umanità e del pianeta.

Questo è dunque il primo punto, metodologico e di principio. Impegnamoci ad affermare e a praticare un principio di non contraddizione tra le misure antismog. Non si tratta di scegliere tra riduzione del traffico privato e trasformazione dei motori, questi due processi devono procedere in parallelo in un quadro di riduzione dei consumi petroliferi e dei chilometri che si percorrono. Per quanto riguarda i blocchi parziali selettivi e i sacrifici richiesti: basta col benaltrismo. Bisogna superare il vizio diffuso di opporsi a una misura antismog in atto, o imminente, in nome di qualche ipotesi futuribile o diversa, che spesso è solo un pretesto per evitare cambiamenti. Siamo molto indietro: tutto serve, tutto deve avanzare in parallelo.

Cambiare i motori.

La rottamazione è uno strumento importante ma controverso e delicato. Bene ha fatto il governo a prevedere **un limite di emissioni di CO₂** nelle auto incentivate - ovvero ad escludere dai benefici

l'acquisto delle auto che consumano di più - e a differenziare il bollo per cilindrata ma anche per nocività delle emissioni (almeno in base alle differenze tra euro 0 ed euro 4). Ma più strategico è il premio alla demolizione in quanto tale dei veicoli più inquinanti, non vincolata necessariamente al riacquisto. Bene ha fatto la Regione Piemonte a prevedere un contributo significativo ai redditi bassi che demoliscono un veicolo inquinante.

Purtroppo negli ultimi anni è aumentata la quantità e la percentuale dei veicoli diesel. Circolano in Italia milioni di veicoli di diesel senza filtro, i più inquinanti. Questa tendenza deve essere fermata. Innanzitutto con **provvedimenti immediati di riduzione del danno**. Più ancora della Germania, che lo ha già deciso, l'Italia ha bisogno che vengano verificati e omologati i filtri "a posteriori" da apporre sui diesel circolanti.

Le auto diesel senza filtro anche più recenti devono rapidamente essere considerate e **trattate come "non catalizzate"**. (Innanzitutto, ovviamente, esclusi dagli incentivi gli Euro 4 senza filtro). Inoltre non ci possono più essere indulgenze nei confronti dei furgoni e dei camion, solo perché trasportano merci.

Anch'essi vanno sottoposti alle stesse regole, restrizioni e modifiche che vengono decise per le autovetture.

Occorrono nuove scelte di strategia industriale. La ripresa recente della Fiat, e le discrete performances delle sue auto rispetto alla CO2, non sono sufficienti per una produzione di qualità in un piano integrato di mobilità compatibile. Occorrono nuovi motori, a bassissimo consumo e forse oggi finalmente si apre la possibilità di coniugare una buona presenza nel mercato mondiale con il concorso attivo alla riduzione delle emissioni.

La storica area di Mirafiori - sulla quale stanno intervenendo gli enti locali - dovrebbe in **quest'ottica tornare attiva come polo di produzione (e non solo di assemblaggio) di motori bipower a basso consumo, a partire dal metano**. Sarebbe, anche sul piano simbolico, il rilancio di una possibile congiunzione tra lavoro e ambiente.

Cambiare abitudini.

Le abitudini da cambiare sono quelle a una mobilità caotica, sregolata, individualistica e ad alto consumo di carburante. La mobilità è un'esigenza fondamentale alla quale occorre rispondere in un quadro integrato e sostenibile.

Il quadro in cui agire deve essere quello del potenziamento del trasporto pubblico locale, della mobilità ciclabile, e della logistica per l'uso razionale e condiviso dei mezzi (vedi car sharing e distribuzione merci).

Abbiano la priorità negli investimenti per le aree urbane.

E l'uso sistematico dei mezzi pubblici e l'ingresso nel car sharing (per chi abbandona il possesso dell'auto privata) vengano incentivati ai cittadini con bonus fiscali.

Occorre uno sforzo e un orientamento generale per incoraggiare gli enti locali a far rispettare le regole e riorganizzarle in modo da favorire la mobilità sostenibile rispetto al tradizionale traffico privato.

Bisogna sottrarre il più possibile la questione agli umori momentanei e alle preoccupazioni elettorali. E' importante, per i piani e i provvedimenti antismog e del traffico, rafforzare il ruolo di agenzie indipendenti come dovrebbe essere l'ARPA e i soggetti di partecipazione attiva e informata come le giurie dei cittadini.

Cittadini che devono essere costantemente informati sulle concentrazioni di smog e sui flussi di traffico.

Non è più tempo di semplici segnali, bisogna raggiungere i risultati (entro il 2009, dice la direttiva).

Ferma restando l'autonomia comunale deve essere reso effettivo **l'obbligo di approvare nuovi Piani Urbani della Mobilità che abbiano come scopo, requisito, e metro di misura, il disinquinamento e la riduzione del traffico privato. E occorre applicarli.**

Tra i provvedimenti da prendere la estensione delle corsie riservate dei mezzi pubblici e l'allargamento delle Ztl (zone a traffico limitato o tariffato) sono a basso costo. E anche il mobility management e il car pooling.

Nuove infrastrutture per il traffico privato vanno prese in considerazione solo se coerenti con gli scopi dei Piani.

In generale è necessario che governo e Regioni facilitino ai comuni gli interventi per la riduzione e il controllo del traffico privato in città. Tutto il traffico, e soprattutto quello più inquinante, deve essere tracciabile, controllabile. Occorrono telecamere e norme più snelle ed efficaci per le procedure di controllo e restrizione del traffico.

Una proposta sulle abitudini che coinvolge anche i motori.

Un altro principio nuovo da affermare è quello delle riduzioni di velocità, fondamentali anche per la sicurezza stradale. Le riduzioni di velocità rappresentano effettive riduzioni di emissioni sia di smog che di CO2. E' necessaria la introduzione di **limiti generalizzati a 80-90 chilometri** all'ora almeno nelle tangenziali e nei tratti periurbani delle autostrade. In generale è inutile produrre motori che superino velocità di fatto incompatibili con la sicurezza e con l'ambiente. Per quanto riguarda i quartieri cittadini occorre incentivare le **Zone 30** ovvero isole ambientali nelle città. La bassa velocità urbana è un elemento di moderazione del traffico, di sicurezza ma persino di riduzione dei consumi in quanto permette di circolare in modo più costante.

**Negli ultimi anni si è cominciato talvolta,
ma timidamente, ad agire nella direzione giusta.
Ora occorre un vero e coraggioso grande impegno**

Novembre 2007

A cura di
Fabio Dovana