

Verso città a inquinamento zero.

Osservazioni e proposte sull'Accordo di programma anti-smog tra Ministero Ambiente e Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto del 9 giugno 2017.

L'accordo firmato un po' in sordina dalle 4 regione della Pianura Padana e dal Ministero dell'Ambiente imbocca una strada senza ritorno: l'uscita definitiva da una civiltà, da una economia, da un modo di abitare e spostarsi inquinando l'aria che respiriamo, ad una società **a zero emissioni**. Con timidezza, rinviando scelte obbligate, nascondendone altre che non si vogliono prendere, ma per evitare le procedure di infrazione europee sulla qualità dell'aria, finalmente vengono annunciate scelte impegnative, come il blocco preventivo dei veicoli più inquinanti.

Una finta, come negli anni passati? Tanto nessuno va a verificare sei vecchi diesel davvero non circolano più?

Forse, ma questa volta noi ci crediamo. E' possibile e doveroso. Quindi chiediamo coerenza di comportamenti a tutti (dai cittadini, ai governi nazionali come all'ultimo dei comuni, all'industria che costruisce case e caldaie, come a chi fa funzionare i treni e produce automobili). E' necessaria una accelerazione dei tempi, il superamento delle resistenze, dei conflitti (scaricabarile) tra istituzioni, applicare controlli e erogare multe agli inquinatori (chi va in giro col vecchio diesel, chi incendia i rifiuti, come chi tiene riscaldamento a 24 gradi nei centri commerciali).

Premessa

E' chiaro che l'accordo di programma nasce dalla necessità di dare una risposta alle procedure di infrazione europee contro l'Italia per i frequenti superamenti dei limiti di qualità dell'aria negli anni passati (dal 2006) e poi ancora per la non corretta applicazione della direttiva del 2008 che imponeva all'Italia politiche efficaci per ridurre drasticamente e in poco tempo le emissioni inquinanti. Ed è molto probabile (ne siamo quasi certi) che le misure intraprese non sono sufficienti, neppure per farci uscire rapidamente dall'emergenza, figuriamoci se ci proponessimo di rendere l'inquinamento nella Pianura Padana privo di rilevanza sanitaria, secondo i valori guida suggeriti dell'Organizzazione Mondiale della Sanità!

Indispensabile allora che le Regioni e l'Italia rimettano mano a tutta la programmazione degli interventi dei "Piani di Risanamento dell'Aria", ai piani dei trasporti, ai piani energia e clima che – alla luce dell'evidenza – sono stati tutti (quando esistenti) troppo timidi e largamente inefficaci. Legambiente in tutti questi anni, con l'annuale dossier di "Mal'aria", ha sempre dettagliato cosa si potrebbe e si dovrebbe fare per uscire davvero dall'emergenza. Si veda in proposito [le 10 mosse per la città di domani, libera dallo smog](#)

1. Ridisegnare strade, piazze e spazi pubblici delle città;
2. Aumentare il verde urbano;
3. Una mobilità verso "emissioni zero";
4. Priorità alla mobilità pubblica;
5. Fuori i diesel e i veicoli più inquinanti dalle città;
6. Road pricing e ticket pricing;
7. Riqualficazione degli edifici pubblici e privati;
8. Riscaldarsi senza inquinare;
9. Rafforzare controlli su emissioni auto, caldaie, edifici;



LEGAMBIENTE

10. Intervenire su industrie e aree portuali

La fine programmata delle tecniche gestionali e delle tecnologie inquinanti

Ma intanto, sotto la minaccia di multe europee salate, nell'accordo di programma tra le regioni e il Ministero dell'Ambiente viene per la prima volta definito:

- 1) **la lenta “uscita” dai motori diesel: tra il 2018 e il 2025 non potranno più circolare di giorno in inverno gli Euro 3, 4 e Euro 5 diesel:** se il divieto fosse rispettato e se i mezzi sostitutivi non fossero nuovi diesel, vorrebbe dire il **95% dei veicoli** diesel oggi in circolazione. Certo, si potrebbe obiettare, i divieti agli Euro 3 sono in vigore solo in alcune fasce orarie, nelle città che rispettano il divieto (“prioritariamente” nelle città con più di 30 mila abitanti afferma l'accordo), se verranno fatti i controlli ed erogate le contravvenzioni e per regioni come la Lombardia e l'Emilia Romagna il divieto agli Euro 3 era prevista già l'anno scorso... e infine, anche gli Euro 5, ora del 2025, avranno la bellezza di 11 – 14 anni di anzianità! Tutto vero, ma se fosse vero, il motore “Diesel” non ha più futuro. E quello del signor “Otto” (benzina e gas) non sta meglio.
- 2) Regioni e comuni dovranno potenziare infrastrutture di ricarica (bene per l'elettrico, ma inspiegabilmente anche per GPL e metano fossile che inquinano quanto le auto a benzina), e soprattutto dovranno realizzare “nelle aree urbane infrastrutture per la **mobilità ciclo-pedonale**” (speriamo con più determinazione di oggi, per esempio istituendo sistematicamente strade e quartieri a 30 all'ora e ridisegnando lo spazio pubblico come proposto nei “10 punti” da Legambiente).
- 3) istituire aree cittadine accessibili solo a veicoli a basse emissioni. Proposto per tutte le città. Come ha fatto Milano. Ma su questo punto, chi difende l'industria dell'auto “tradizionale” e il gas “fossile” si è presa una vendetta: l'accordo chiede di concorrere ad una “regolamentazione omogenea” delle aree a traffico limitate. Milano fa pagare (perché inquinano quanto le altre) le auto a gas per entrare in centro storico, altre città ne permettono la circolazione in centro storico, oppure durante l'emergenza smog. Regioni e Ministero sembrano invece continuare a favorire Fiat e Eni. Non siamo d'accordo.
- 4) Ottima l'idea di promuovere i servizi di car sharing con auto elettriche (forti percorrenze cittadine tutti i giorni, ma con limitati chilometraggi). Con lo stesso criterio si potrebbero e dovrebbero promuovere flotte elettriche per servizi di taxi, consegne merci in centro, mezzi di servizi di prossimità, raccolta differenziata, ecc.
- 5) ben vengano (finalmente) obblighi e criteri per la scelta di impianti a biomasse con caratteristiche e limiti più stringenti alle emissioni inquinanti: chi le compra deve sapere se e come le potrà utilizzare. Andrebbe esplicitato ed articolato il divieto all'uso di qualsiasi camino aperto tradizionale (se non trasformati in termocamini, dotati di sistemi di filtro).
- 6) Viene riaffermato il divieto della combustione all'aperto del materiale vegetale. Non comprendiamo perché anche “sospensione, differimento”...

Osservazioni e proposte di miglioramento

Due principali motivi di **forte contrarietà**, da parte di Legambiente, e alcune proposte di miglioramento o di attenzione nell'attuazione del lungo elenco di provvedimenti elencati nell'accordo.

- 1) **Il differimento del blocco semestrale degli Euro3 diesel (per Lombardia ed Emilia-**



LEGAMBIENTE

Romagna) è un errore: era già stato annunciato l'anno scorso, deve essere adottato dal 1 ottobre 2017.

- 2) **Non ha più senso favorire (incentivi alla rottamazione, autorizzazione a circolare nelle ZTL, in caso di livelli di allerta) l'immissione sul mercato di veicoli nuovi a GPL e metano**, che oramai inquinano quanto le auto a benzina.
- 3) **No ad una nuova rottamazione auto**. Le politiche di **rottamazione** sono servite per rilanciare, a spese dello stato, una industria automobilistica nazionale che perde quote di mercato. Ma **non hanno cambiato, nonostante la spesa, la qualità dell'aria delle nostre città**. I 2 milioni di euro, per ogni Regione, anche affiancati da altrettanti messi a disposizione delle Regioni, sia per la sostituzione dei vecchi diesel che per contribuire alle pratiche agricole meno inquinanti (coperture stoccaggi di liquami e tecniche di fertilizzazione) sono pochi: 10 milioni di euro servono per sostituire (5 mila euro ad auto) **due mila veicoli diesel in tutto il Nord Italia** (neanche l'1 per mille del circolante). Se poi servissero per acquistare auto GPL, il contributo alla riduzione dell'inquinamento sarebbe ridicolo. Vale la pena ricordare che una parte dei veicoli che oggi vengono fermati (Euro4) e di cui si incentiverebbe la rottamazione, erano oggetto di "ecobonus" nel 2007 e 2008!

Ecco allora **le nostre proposte di miglioramento o di stimolo** a mettere a punto provvedimenti più incisivi e a consenso più largo:

- 1) Accompagnare i divieti stagionali 2017-2018 alla circolazione dei diesel ("Euro 3") con l'estensione del divieto (come già in alcune regioni) a quelli a benzina "Euro 0, 1 e 2" e a tutti i veicoli a gas (gpl e metano) "Euro 0 e 1". **Promuovere una disciplina (banche dati ufficiali Regionali e Ministero Trasporti) per il controllo in tempo reale** dei trasgressori con App in dotazione a tutti i vigili urbani di tutti i comuni e utilizzando le telecamere agli incroci e telepass parcheggi e autostradali, come si utilizzano quelle AreaC del Comune di Milano. App (Mac e Android), non ufficiali, che dal numero di targa risalgono ai dati del veicolo (pagamento bollo, assicurazione, revisione e inquinamento) sono scaricabili a poco prezzo.
- 2) **Estensione del divieto di circolazione stagionale anche alla rete autostradale** di pianura e delle valli alpine e prealpine. Perché sulle tangenziali di Milano si può inquinare, ma non imboccare lo svincolo?
- 3) Accompagnare il divieto stagionale alla circolazione dei veicoli diesel "Euro 4" all'ottobre 2020 a quelli a benzina "Euro 3", e a gas "Euro 2".
- 4) **Anticipare i divieti stagionali alla circolazione dei veicoli diesel "Euro 5" all'ottobre 2024** e, di conseguenza, tutti gli altri (benzina "Euro 4", gas "Euro 3"). Si tratterebbe, in fin dei conti, di automobili e furgoni con una età compresa tra i 10 anni e i 22 anni!
- 5) Preannunciare già ora (tra il 2026 e il 2030) i divieti alla circolazione dei veicoli a combustione interna Euro 6, in modo da render edotti tutti i potenziali acquirenti del probabile fine vita utile di tutti i veicoli inquinanti: **dal 2030 al 2035 potranno ancora circolare i veicoli ibridi elettrici e poi solo quelli ad emissioni (quasi) zero (elettrici puri)**.
- 6) Per il trasporto pesante, come da norma nazionali di prossima emanazione, va incentivato l'uso di **biometano liquefatto**, sia per le lunghe percorrenze stradali che per il trasporto marittimo. Le infrastrutture prioritarie sono quelle relative alle ricariche elettriche, alla produzione di biometano e ai distributori di bio-GNL.



LEGAMBIENTE

- 7) **Incentivi a nuovi veicoli elettrici** (no rottamazione): proponiamo che siano dedicati in via esclusiva alle **flotte di servizio pubblico (comuni), consegna merci cittadine, taxi e servizi di car sharing elettrici o plugin** con una autonomia di almeno 50 chilometri.
- 8) **Tasse automobilistiche** (comma d, art. 3 dell'Accordo): si propone che la tassa di possesso, di competenza regionale, veda una penalizzazione progressiva dei veicoli più vecchi e inquinanti, soprattutto di quelli per il trasporto merci, che oggi pagano di meno. Come ad esempio da proposta Legambiente al governo (allegata): 5 euro di tassa in più ogni anno, moltiplicato per la classe di inquinamento (5 euro per un "Euro 6", 35 euro per un Euro 0", il doppio per l'anno successivo). Per i veicoli di lavoro, 20 euro in più all'anno per ogni classe di inquinamento. Se estesa a livello nazionale consentirebbe un gettito annuale aggiuntivo di un miliardo di euro da destinarsi ad incentivare trasporto pubblico, servizi in condivisione e mezzi elettrici (dalla bicicletta all'automobile). **Già oggi, in Toscana, un'auto Euro 0 paga di bollo il 30% in più di una Euro 4. I margini delle sole regioni per aumentare il bollo sono limitate (circa il 10% del gettito), ma per nulla trascurabili: la prossima legge di bilancio potrebbe fare la differenza.**
- 9) **Limiti di velocità autostradali** (comma g, art. 3 dell'Accordo): introduzione di limiti di velocità autostradali differenziati in funzione dell'inquinamento, come già in Francia, Svizzera e Austria e come si comincia a sperimentare sull'Autobrennero. Ad esempio: 110 all'ora stagionale, 90 all'ora al superamento del primo livello di allerta (dopo 4 giorni di inquinamento). **Meglio se deciso dal governo: ma le concessionarie, partecipate dalle Regioni, potrebbero introdurre volontariamente la misura.**
- 10) **Proponiamo l'etichetta energetica sulle caldaie** installate, similmente a quanto fatto in Germania: una etichetta intelligente che informi i condomini del consumo della propria caldaia e invogli a cambiarla prima che giunga a fine vita (che si rompa o non funzioni più). L'etichetta, rilasciata annualmente in occasione dei controlli di legge, contribuisce al catasto regionale degli impianti, ma è anche il primo tassello di una campagna di informazione e stimolo a sostituire gli impianti più vecchi e inquinanti.

Luglio 2017