



CAPTOR

INTERNATIONAL CONFERENCE

AIR POLLUTION AND CITIZEN SCIENCE: HOW THE CITIZEN CAN DRIVE THE CHANGE

MILANO

14th | 15th November 2018

ORE 9.00

SALA ALESSI | PALAZZO MARINO

PIAZZA DELLA SCALA, 2

Politiche e soluzioni per le aree urbane: una panoramica internazionale

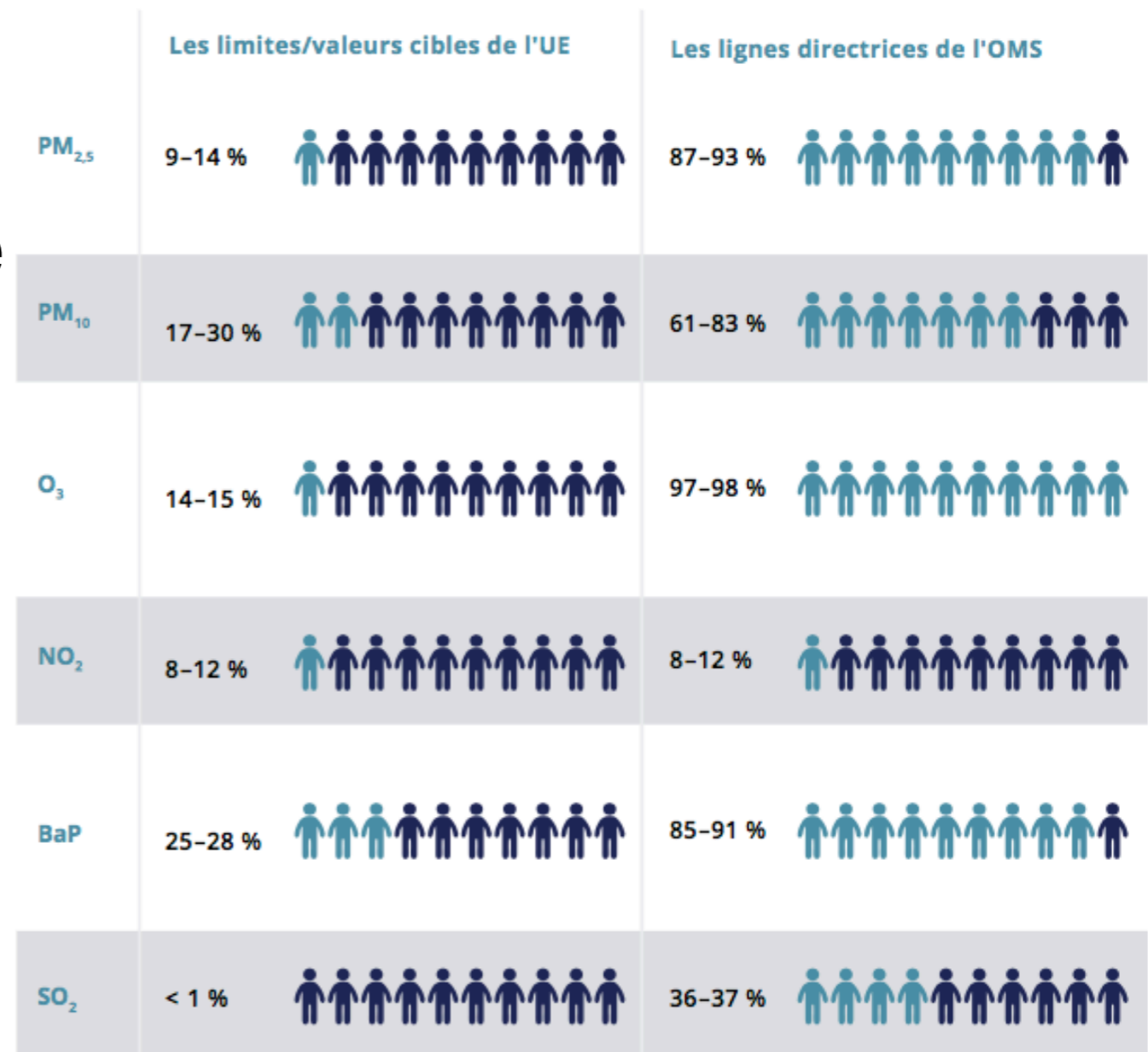
Andrea Poggio
mobilità sostenibile e stili di vita
a.poggio@legambiente.it



Poca integrazione tra le politiche

- Clima - energia
- Risanamento qualità dell'aria
- Riqualficazione edilizia e rigenerazione urbana
- Infrastrutture trasporti, piani mobilità e emissioni mezzi di trasporto
- Industriali e mercati
- Nuova politica agricola
- Sociali e coesione.

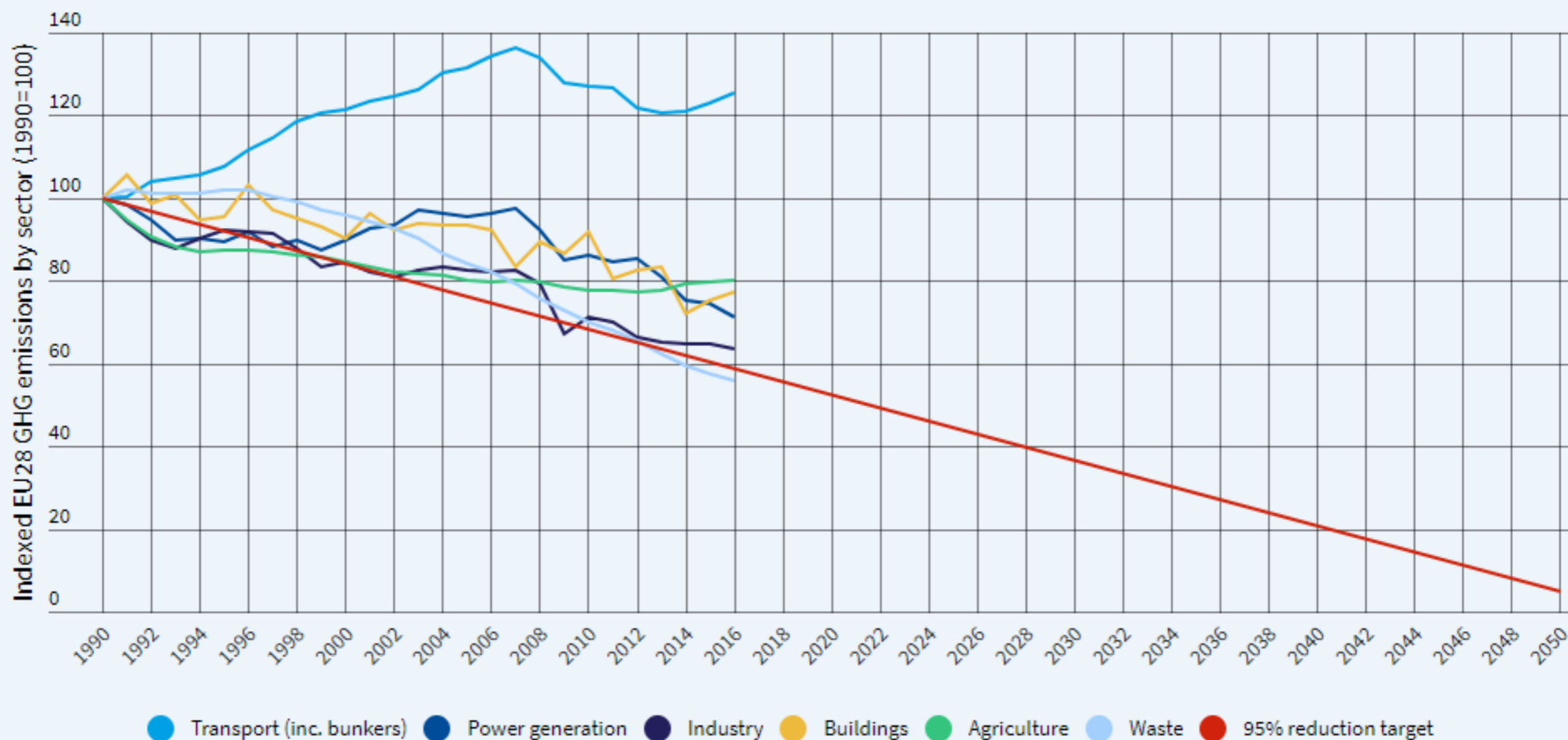
Population urbaine de l'Union exposée à des niveaux de pollution atmosphérique nocifs entre 2010 et 2012, selon :



LEGAMBIENTE

Scarsa autorevolezza ed efficacia delle politiche

Off track: Transport taking wrong turn to reach EU climate targets



Data source: 1990-2015: Member State reporting to the UNFCCC; 2016: EEA Approximated EU greenhouse gas inventory

Alcune città esempio di coerenza e efficacia

- Parigi, Amburgo, Monaco, Londra...
- Milano AreaC (congestion), AreaB (pollution)
- sarà gasolio free dal 2025 (riscaldamento e trasporti).
- Milano trasporto pubblico fossil free dal 2030,
- già oggi più della metà degli spostamenti a zero emissioni.



Milano

I numeri del Comune

Abitanti	1.351.562	Zona verde (m2/ab)	17,2
Reddito (€/anno)	20.084	NO2 (media microgr/m2)	46,9
Superficie (Km2)	182	O3 (giorni di superamento)	37,7
Densità (ab/Km2)	7.440	PM2,5 (media, microgr/m2)	36,3
Area pedonale (m2/ab)	0,46	Incidenti (morti e feriti n/1.000 ab)	8,56

I numeri dei mezzi di trasporto

Auto (auto/100 ab)	51
Moto (moto/100 ab)	12,1
Tpl (viaggi/ab/a)	469

I numeri del Tpl (trasporto pubblico locale)

Dati in Km/vett/a

Autobus	32.150.000	27%
Bus elettrico	210.000	
Filobus	4.250.000	Tpl elettrico 73%
Tram	24.470.000	
Metro	63.020.000	

Lo sharing nel territorio comunale

Car sharing	3.048	>	di cui elettrico	21%	+	Bici e moto	16.670
--------------------	--------------	---	------------------	------------	---	--------------------	---------------

I numeri della mobilità elettrica

Auto ibride	8.390 (1,21%)
Auto elettriche	536 (0,08%)
Moto elettriche	356 (0,22%)

Colonnine elettriche

Auto	134
Moto e quadricicli	163

Modal share

36%	Auto e moto
55%	Tpl
9%	Bicicletta e a piedi





Le città europee contro la Commissione?

- Il nuovo **Regolamento Europeo sulle emissioni** (2020-2030) **delle automobili** e dei furgoni è considerato una “**licenza ad inquinare**” dalle città Europee (Parigi, Amburgo, sottoposte a procedura di infrazione). E’ stato annunciato un ricorso.
- Oltre alle singole città, limiti crescenti alla circolazione dei veicoli più inquinanti vengono proposti nei **Piani e nelle delibere** regionali stagionali di risanamento della **qualità dell’aria**:
- Nelle regioni della Pianura padana: **divieto stagione invernale circolazione “Euro3” diesel e “Euro1” benzina** in città con più di 30 mila abitanti. Dal 2025 anche “Euro5” ed “Euro6” diesel.
- Ha senso la **libera vendita** di autoveicoli, l’**agevolazione fiscale gasolio**, con l’annuncio di **divieti di circolazione** prima della fine vita utile degli stessi mezzi?



I Piani Risanamento Qualità dell'Aria

- DL 155/2010 Attuazione direttiva Europa 2008/50/CE, spetta alle Regioni elaborare i Piani di Tutela e Risanamento Qualità dell'Aria,
- sulla base di modelli stabiliti a livello nazionale, si definiscono stazioni monitoraggio, zonizzazione, azioni e misure stagionali e emergenziali.
- Si distingue tra “**valori limite**” (obbligo non superamento) e “**valori obiettivo**” dei Piani (raggiungibili su tempi più lunghi e a costi ragionevoli). Bene.
- Teoricamente partecipati, in realtà top down: una corpora “modellistica” di Piano, con gli “scenari” predefiniti, azioni poco condivise.
- Come fare per **rendere i Piani Aria conosciuti, efficaci e autorevoli?**



Limiti dei Piani Aria

- I piani mancano di **autorevolezza** (generici e slegati da azioni “consapevoli”, senza responsabili) e di **solidità di obiettivi** (privi di monitoraggio sulle emissioni distribuite e sanzioni).
- Mentre procedura di infrazione Europea in corso riguarda l’Italia (come le altre nazionali), il DL 155 italiano non prevede **alcuna sanzione per le Regioni inadempienti** (quindi paga il cittadino contribuente).
- A cascata, chi inquina non paga (o paga come tutti), chi inquina non ha l’obbligo di smettere di inquinare. Due esempi:
- gli Stati e le Regioni più inquinate non hanno il potere di vincolare (o penalizzare) la vendita delle tecnologie più inquinanti (ad esempio autoveicoli più inquinati). Possono tassare poco il possesso di tecnologie inquinanti (ad es il bollo auto) e tassare ancor meno l’uso (accise carburanti e combustibili più inquinanti).
- Sfuggono dal controllo tutte le Autorità o le Concessioni: porti, aeroporti, ferrovie e **autostrade**, quest’ultime responsabili spesso di gran parte dell’inquinamento.



Limiti velocità e veicolari nelle autostrade

- Il **40% delle emissioni di NOx dai trasporti in Regione Veneto** deriva dalle percorrenze **autostradali** (ISPRA applicando il modello dell'Agenzia Europea per l'Ambiente ai fini dell'inventario nazionale delle emissioni).
- Dal **PUMS di Brescia**: metà del rumore, ossido di carbonio, **40% del particolato e della Co2**, 30% NOx da trasporto deriva dal traffico dell'autostrada Milano-Venezia.
- Siamo l'unica nazione dell'arco alpino a non **limitare la velocità nelle autostrade** nelle giornate di allarme smog (in inverno per il particolato e in estate per l'ozono): un'auto diesel Euro5 a 130 all'ora emette il 39% più ossidi d'azoto e il 22% più CO2 della stessa auto a 100 all'ora. Allo stesso modo andrebbe limitata la circolazione ai veicoli più inquinanti, camion compresi.
- Necessario un Decreto del Ministero Trasporti e Infrastrutture.

Decreto PUMS - 1



- **Decreto MIT 4 agosto 2017, GU 5/10/2017**
- Art. 1: Per favorire l'applicazione omogenea e coordinata dei PUMS, citando (premessa) direttiva combustibili alternativi (tra cui elettrico), direttiva trasporti e piani qualità dell'aria. Ottima premessa.
- Art. 3: **obbligatorio** dotarsene (approvazione in Consiglio) entro 24 mesi (**ottobre 2019**), per i Comuni con più di **100.000 ab**, anche in forma associata (art. 3). Chi già adottato, aggiornare (2 anni).
- Procedura uniforme (All 1) e obiettivi precisi secondo parametri definiti (All 2), come da Art. 2 - Linee guida.
- Ma **mancano di obiettivi vincolanti** uguali per tutti: ad esempio **decarbonizzazione**, qualità dell'aria, quota mobilità Zero Emissioni, occupazione spazio pubblico.

Decreto PUMS - 2



- Linee guida per i PUMS (art.2 e All. 1): definiscono orizzonte temporale a **10 anni**, con **verifica ogni 2 anni** e aggiornamento almeno ogni 5. Prevedono ruolo **Osservatorio nazionale e Conferenza biennale** (la Seconda a Bologna maggio 2018).
- Inquadramento e gerarchia: “**1° PUMS**, include la programmazione investimenti (risorse e tempi), **2° PUT** (piano trasporti) è un piano a “risorse infrastrutturali inalterate” a valle dei PUMS.
- Il PUMS “prevede interventi in **variante agli strumenti urbanistici** in vigore”.
- All. 1 definisce procedure approvazione PUMS: definizione “gruppo **interdisciplinare**”, allargamento ai comuni contermini, VAS, costruzione partecipata scenario, **percorso partecipato** ...
- Esempio di **cronoprogramma** (più di 2 anni) e **Indice tipo**.

Decreto PUMS - 3



- Allegato 2: elenca gli obiettivi strategici (primo, l'**integrazione modale**, **riequilibrio modale**, **riduzione fossili**, **qualità dell'aria**, **incidentalità**, **sostenibilità socio-economica**, ecc),
- elenca le strategie e le azioni coerenti, come ad esempio: **intermodalità**, **mobilità pedonale e ciclistica**, infrastrutture per combustibili alternativi (**elettrificazione**), la **sharing mobility**, la **logistica urbana** sostenibile)
- e gli indicatori quantitativi da usare sia nella pianificazione, sia nel monitoraggio (ad esempio indicatore di **accessibilità**, la **CO2/ab/anno**, € **risparmio pro capite** sulla mobilità proprietaria ...).
- Il **MIT ogni anno individua le risorse** da attribuire alla realizzazione dei piani nelle città.
- Con successivi decreti MIT può definire criteri di analisi costi benefici.

PUMS per l'Europa



- Dalla **Dichiarazione di Brema**, 12-13 aprile 2016,
- 3a conferenza internazionale sui PUMS: votato dai Sindaci che hanno già intrapreso il percorso

Punto 1.

Parlare di efficienza dei trasporti significa innanzitutto pensare a un uso efficiente dello spazio stradale. Lo spazio stradale è una risorsa preziosa e limitata. Offrire un trasporto efficiente significa garantire l'accessibilità alle persone e alle attività economiche con un minimo di infrastrutture. I dati sulla congestione hanno dimostrato che la mobilità pedonale e quella ciclistica sono estremamente efficienti in termini di spazio e che le città ciclabili hanno bassi livelli di congestione. Dobbiamo guardare con più attenzione a un uso più efficiente dello spazio come punto di partenza per un trasporto urbano efficiente.

Il PUMS di Milano: quattro macroambiti

Milano città metropolitana

Accessibilità urbana con modo pubblico

Lo spazio urbano come bene comune

Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci

Più Europa



- Sbaglia l'Assessore Raffaele Cattaneo quando chiede condizioni di favore (deroghe) a causa delle condizioni particolari della pianura Padana.
- Abbiamo diritto a non essere inquinati e non vogliamo essere condannati e multati dall'Europa. Come uscirne?
- Chiedendo all'Europa più poteri e più investimenti per tecnologie e servizi a Zero Emissioni
- Più Europa e non meno!

