



LEGAMBIENTE Legambiente Lombardia, Via A. Bono Cairoli 22, 20127 MILANO¹

**AUDIZIONE PRESSO COMMISSIONE VIII, SENATO, 3 OTTOBRE 2023
IN MERITO AL DDL 870**

‘Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale’

L'Italia è oggetto di una pluralità di procedure di infrazione relativamente alla qualità dell'aria, a causa di dati fuori scala di inquinamento atmosferico, in particolare nel bacino padano, e a fronte di ciò pare anomalo che un provvedimento legislativo come quello in discussione, finalizzato ad adempiere a sentenze della Corte di Giustizia Europea, abbia come motivazione quella di *rinvviare* una misura di limitazione della circolazione dei veicoli diesel, intrapresa da una regione (nello specifico il Piemonte) evidentemente ritenuta troppo zelante. Quella che è mancata fino ad oggi, in tutte le regioni del Nord e in primo luogo la Lombardia per il suo peso anche emissivo, è proprio la tempestività degli interventi volti ad agire in modo mirato sulla riduzione delle emissioni, atteso che invece l'efficacia delle misure di natura emergenziale risulta del tutto marginale nell'affrontare un problema che ha cause ormai molto chiare e strutturali.

Cogliamo comunque il positivo contenuto nella norma, ovvero l'imposizione alle Regioni di adeguare, entro i prossimi 6 mesi, i rispettivi piani aria. Anche se tardivamente, potrebbe essere l'occasione per focalizzare meglio, e tradurre in azioni di respiro strategico, gli interventi sulle fonti emissive. Vogliamo da subito sgombrare il campo rispetto agli argomenti usati da governatori e assessori regionali per giustificare i risultati ad oggi non sufficienti: ai dati di qualità dell'aria riscontrabili concorre, in misura rilevante senza dubbio, la penalizzante conformazione orografica e il connesso regime climatico che si riscontra nella pianura Padano-Veneta. Ma la giustificazione non regge, nel momento in cui che il quadro delle attività da cui derivano emissioni atmosferiche risulta essere complessivamente più compromissivo per la qualità dell'aria, se confrontato con i dati medi europei per gli inquinanti che sono oggetto di procedure di infrazione. Per quanto riguarda in particolare la Lombardia, si danno in questo territorio emissioni la cui intensità arriva ad essere multipla di quella media europea. [Al confronto abbiamo dedicato un nostro recente dossier](#), dal quale ci limitiamo in questa sede ad estrarre i dati più rilevanti.

Per quanto riguarda le emissioni di NOx, è bene richiamare il ruolo cruciale di questo inquinante, che non esprime solo una propria tossicità per la salute umana e per gli

¹Per corrispondenza: damiano.disimine@legambientelombardia.it

ecosistemi, ma è anche precursore nella formazione di inquinamento fotochimico estivo (ozono, O₃) e nella formazione di particolato sospeso (PM) in particolare nella stagione invernale. Stando ai dati più recenti dell'inventario delle emissioni (INEMAR) per la Lombardia, la formazione di questo gas è riconducibile in larga misura (quasi il 60%) alla motorizzazione, e nello specifico al diesel. Per confronto, il riscaldamento degli edifici pesa non più del 10% sulle emissioni di questo inquinante. Non può dunque esservi alcun dubbio circa il fatto che la riduzione dell'inquinamento da NO_x e degli inquinanti da questo derivati (O₃ e PM) richieda interventi prioritari sulla mobilità e, in particolare, sui mezzi commerciali, ove maggiore è la penetrazione delle motorizzazioni diesel. La limitazione della circolazione dei veicoli – sia autovetture che commerciali – della categoria Euro 5 è sicuramente una misura fortemente attesa, ma perché produca i risultati auspicati essa dovrebbe essere applicata escludendo il ricorso a deroghe, e concertandola con azioni volte a ridurre sia la mobilità privata, in particolare nelle città e nei flussi pendolari, in cui essa è la causa principale di congestione, che il trasporto stradale delle merci

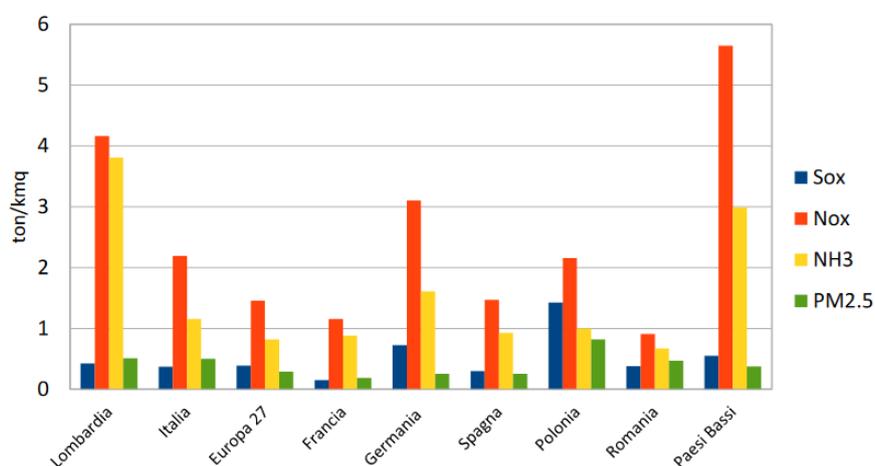
In particolare, occorre che

- si lavori affinché il fondo nazionale per il TPL in favore delle regioni venga potenziato, non solo per le infrastrutture, ma anche per la spesa corrente del servizio (le città hanno diverse linee di finanziamento per infrastrutture e convogli, che risultano inefficaci senza i fondi per aumentare la frequenza del servizio)
- si potenzino le politiche di sostegno alla mobilità attiva (pedonalità, ciclabilità), in particolare per gli spostamenti alla scala urbana, e di conseguenza sia potenziata la intermodalità della ciclabilità con tutte le categorie di trasporto collettivo (TPL, TRM, alta velocità, navigazione)
- si eliminino completamente dalla futura pianificazione finanziaria gli incentivi per l'acquisto di automobili endotermiche o ibride, a vantaggio dei soli veicoli elettrici (TPL, logistica, veicoli commerciali e automobili) e in modo da liberare risorse per l'introduzione di regolari incentivi per l'acquisto di biciclette di ogni categoria in regola con il Codice della Strada e relativi accessori
- si pianifichino misure strutturali per la riduzione della domanda di mobilità (es. smart working) partendo dalle strutture di servizio pubblico e grandi aziende
- la pianificazione delle infrastrutture afferenti alla regione logistica milanese assegni la necessaria priorità al vettore ferroviario e all'intermodalità ferro-gomma, promuovendo anche una razionalizzazione delle imprese di autotrasporto che favorisca l'ammodernamento delle flotte.

Non si tratta sempre di azioni capaci di produrre risultati in tempi brevi, per questo continueremo a scontare a lungo il ritardo del nostro Paese, con il dato desolante del più alto indice di motorizzazione individuale tra gli Stati Membri, con esiti di inevitabile congestione stradale, e un ricorso insufficiente al vettore ferroviario per quanto riguarda il trasporto terrestre delle merci.

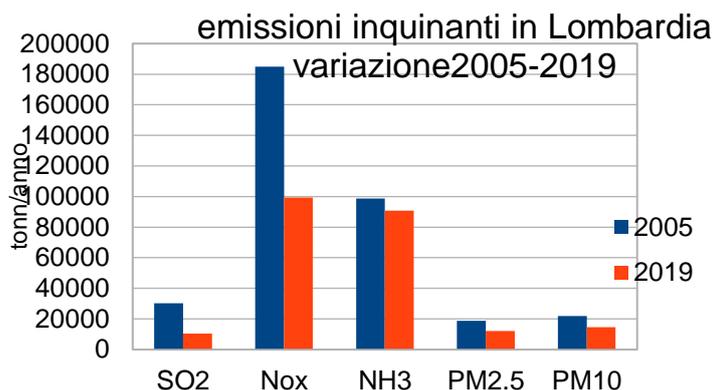
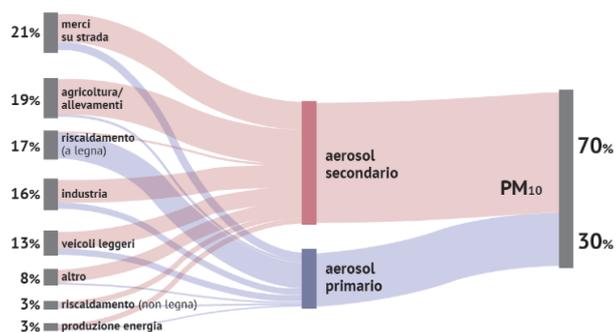
Anche da ciò deriva l'elevata intensità emissiva di regioni come quelle del bacino Padano, con la **Lombardia che genera emissioni di NO_x che sono triple in rapporto alla media europea**, per effetto dell'altissima densità di veicoli circolanti.

Emissioni unitarie (/km²) di PM e suoi precursori gassosi



Vi è però un ulteriore fattore, fino ad oggi insufficientemente considerato, che rende l'inquinamento della Pianura Padana particolarmente recalcitrante alle azioni di riduzione sia delle emissioni di NOx che di PM primario: si tratta della fonte agrozootecnica, da cui esalano inquinanti gassosi costituiti principalmente da ammoniaca (NH₃) che costituiscono, in combinazione con NOx, l'inquinante comprimario della formazione di PM secondario, come certificato dalle ARPA del Nord Italia. E' da osservare, dal confronto tra gli inventari emissivi, che mentre nell'arco degli ultimi 15 anni le emissioni di NOx si sono praticamente dimezzate in Lombardia, la riduzione nelle emissioni di NH₃ è stata minima, per effetto della persistenza nel territorio regionale di un carico di animali allevati che, in rapporto al territorio, pone la Lombardia ai vertici delle regioni europee per intensità di allevamento, con **intensità emissiva di NH₃ circa quintupla rispetto alla media europea**. Ciò porta con sé una molteplicità di problematiche che non riguardano solo la qualità dell'aria, ma anche l'inquinamento delle risorse idriche, la violazione della direttiva nitrati per il sovraccarico di nutrienti al suolo, la forte dipendenza dall'importazione di mangimi, i problemi di natura sanitaria legati alla densità eccessiva di capi, non ultimo il recente allarme per la propagazione della peste suina.

Fig 2. fonti emissive della formazione di polveri atmosferiche: ripartizione tra aerosol secondario e primario (fonte: progetto PrepAir, www.lifeprepareit.eu)

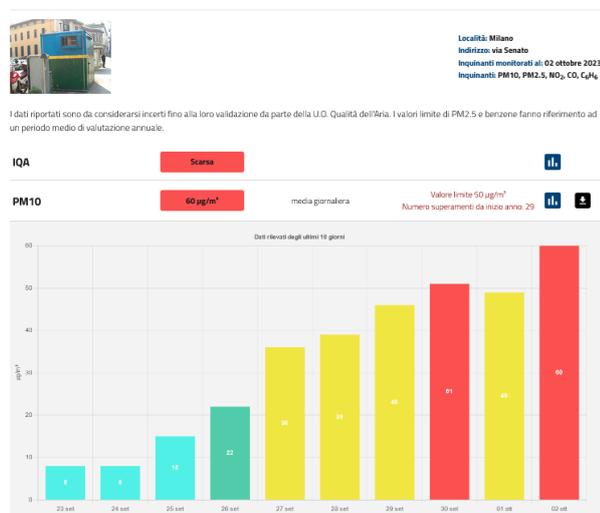


Il dato negativo delle emissioni di fonte agrozootecnica è attestato anche dal peggioramento della qualità dell'aria nelle località rurali: il confronto esemplificativo tra i valori di inquinamento da PM10 che qui riportiamo per due centraline ARPA, una collocata nel centro di Milano e un'altra nella cittadina di Soresina (CR), caratterizzata da una struttura economico-sociale fortemente legata alla filiera agrozootecnica, è chiarissimo, ed indica che la sottovalutazione sistematica della problematica emissiva da questo comparto ha portato alla 'migrazione' delle problematiche di inquinamento verso contesti rurali, e sta zavorrando in modo inaccettabile le politiche per la qualità dell'aria. I piani di risanamento dell'aria delle regioni devono evidentemente interagire con le politiche agricole, e quindi con il Piano Strategico Nazionale della PAC, in quanto è ormai un dato conclamato che la densità zootecnica nelle regioni del Nord Italia richiede di essere riequilibrata, e pertanto le aziende agricole devono essere accompagnate in un percorso di sostenibilità territoriale.

Fig3 : confronto delle concentrazioni atmosferiche di PM10 rilevate dalla centralina ARPA di via Senato (Milano) e da quella installata a Soresina (CR). Dati estratti da www.arpalombardia.it in data 3/10/2023

STAZIONE DI RILEVAMENTO

Milano Senato



STAZIONE DI RILEVAMENTO

Soresina

