



LEGAMBIENTE

Verona, venerdì 6 febbraio 2004

Comunicato Stampa

**PM10 NEL VENETO: NEL 2003 E' AUMENTATO ANCORA
LEGAMBIENTE: "PROVVEDIMENTI DEBOLI E TARDIVI DEI COMUNI, REGIONE
ASSENTE E INADEMPIENTE"**

In tutti i capoluoghi del Veneto il Pm10, le polveri sottili, è aumentato ancora rispetto agli anni precedenti, sia come concentrazione media annua (che supera il limite di legge annuale) che come numero di giorni di superamento del limite di legge giornaliero. L'azione di contrasto dei Comuni è stata debole e tardiva. I Comuni si sono mossi in novembre quando già a fine marzo era stata consumata la quota massima stabilita per legge di giorni in cui tollerare il superamento del limite giornaliero e ora le targhe alterne arrivano ulteriormente in ritardo e per un periodo troppo limitato (fino al 26 marzo) per poter essere, probabilmente, di qualche efficacia.

Ma il grande assente è la Regione Veneto che ancora entro aprile doveva adottare il Piano di risanamento dell'aria. C'è stata una prima approvazione, ma non c'è ancora stata l'adozione.

Lo denuncia Legambiente con un Dossier che è stato consegnato venerdì 6 febbraio all'Assessore Regionale all'Ambiente Renato Chisso da Angelo Mancone, presidente di Legambiente Veneto,



DOSSIER PM10 NEL VENETO: CONSUNTIVO 2003

I DATI

Confrontando il dati del 2003 con quelli degli anni precedenti si nota subito l'**aumento delle concentrazioni medie del Pm10 nell'aria di tutti i capoluoghi veneti: Tabella 1.** Per avere un metro di riferimento si tenga presente che il limite massimo ammesso dalla legge (DMA 60/02) per quanto riguarda la media annua del Pm10 è di **40 microgrammi** per metro cubo d'aria (per l'anno 2003, inoltre il DMA concede altri 3,2 microgrammi di tolleranza, per il 2004 la tolleranza scenda a 1,6 fino a sparire nel 2005).

Tale limite **in alcune città, è stato superato anche di decine di microgrammi. Nel 2003 Padova registra 61 microgrammi, come Verona, superate da Vicenza a quota 62. Seguono Rovigo e Mestre a 52, Belluno e Treviso a 42.**

I numeri sono gravi, e la preoccupazione diventa allarme se si considera che la tendenza alla crescita viene da lontano.

Infatti, come si vede chiaramente nella Tabella 1, **già nel 2002 il Pm10 era aumentato rispetto al 2001** (anno in cui nel Veneto sono disponibili i primi dati di questo inquinante), **e nel 2003 è cresciuto ancora.**

**Tabella 1 - Pm10
RAFFRONTO 2001-2002-2003**

| CITTA' | MEDIA 2001 micr.g/mc | MEDIA 2002 Micr.g/mc | MEDIA 2003 |
|------------------|-------------------------|-------------------------|------------|
| Padova | 53 | 58 | 61 |
| Verona | 47 | 55 | 61 |
| Vicenza | n. d. | 50 * | 62 |
| Mestre (Venezia) | 41 | 46 | 52 |
| Treviso | n.d. | 40 | 42 |
| Belluno | n.d. | 42 | 42 |
| Rovigo | n.p. | n.p. | 52 |

Fonte: Dipartimenti provinciali e Osservatorio Regionale Aria di ARPAV. **Elaborazione Legambiente**

Limite annuale di legge: 40 microgrammi per metrocubo d'aria, (tolleranza + 3,2 microgrammi). DMA 60/02

* NB: a Vicenza il monitoraggio è iniziato nel febbraio 2002, il dato del 2002 è quindi sottostimato

Il Pm10 è dunque in aumento in tutto il Veneto, e la causa è il costante aumento del traffico, circa il 2% ogni anno, che annulla il miglioramento tecnologico dei veicoli. La valutazione di questa tendenza lascia pensare che il problema non si risolverà attraverso il miglioramento tecnologico dei veicoli e la catalizzazione, e riporta in primo piano la necessità di una grande politica di potenziamento del trasporto collettivo su scala regionale e metropolitana: treni, metropolitana di superficie, tramvie, autobus.

Infine è agghiacciante confrontare la situazione del Capoluoghi del Veneto con l'altro limite imposto dalla legge: quello giornaliero. Vedi **Tabella 2**. Il DMA 60/02 fissa a **50 microgrammi** per metrocubo il limite giornaliero, (con una tolleranza per l'anno 2003 di altri 10 microgrammi, che è scesa a 5 nel 2004 e che sparirà nel 2005). Inoltre sempre il DMA stabilisce il numero di giorni massimo in cui tale livello può essere superato: 35. **In caso contrario il rischio sanitario diventa inaccettabile.**

Ebbene, in tutte le città, eccettuata Treviso questa quota di 35 giorni era stata consumata entro i primi tre mesi dell'anno!!!.

Tabella 2 – Pm10

2003 – GIORNI DI SUPERAMENTO DEL LIMITE DI LEGGE

| CITTA' | Numero giorni di superamento del limite di legge di 50 microgrammi |
|---|--|
| Padova | 201 |
| Vicenza via Spalato quart. Italia | 138 116 |
| Treviso | 56 |
| Belluno | 78 |
| Verona via S. Giacomo c. Milano | 179 213 |
| Mestre Parco Bissuola Circonvallazione Via A. Da Mestre * | 75 101 72 |
| Rovigo | 140 |

* in via A. Da Mestre non rilevati i dati di Luglio, Agosto, Settembre

Fonte: Dipartimenti provinciali e Osservatorio Regionale Aria di ARPAV. **Elaborazione Legambiente**
Limite di legge giornaliero: 50 microgrammi per metro cubo 60. **La legge, il DMA 60/02 nell'arco di in un anno, consente al massimo il superamento di tale limite per non più di 35 giorni.**

I provvedimenti presi dai Comuni, dunque, già deboli di per sé (limitazione delle non catalizzate) sono risultati assolutamente tardivi (sono iniziati solo a Novembre), e ora le targhe alterne arrivano ulteriormente in ritardo e per un periodo troppo limitato (fino al 26 marzo) per poter essere, probabilmente, di qualche efficacia.

VALUTAZIONE DEI PROVVEDIMENTI E DELLE POLITICHE

Se il tavolo degli Assessori all'Ambiente dei capoluoghi del Veneto ha prodotto interventi deboli, tardivi e ininfluenti, **le responsabilità maggiori ricadono sulla Regione Veneto che nei fatti è assente.**

Ed anzi, proprio quel tavolo dovrebbe aprire una contrattazione serrata con la Regione per ottenere un serio impegno regionale.

Il Decreto del Ministero per l'Ambiente del 4 aprile 2002, n. 60 ha indicato obblighi precisi alle **Regioni**. Esse dovevano **entro un anno**, sulla base di una valutazione della qualità dell'aria, predisporre ed attuare un piano di interventi che consentisse di rispettare i valori limite dell'inquinamento e di ridurre i rischi di superamento.

La Regione Veneto, a tutt'oggi non ha approvato nulla di definitivo: c'è stata una prima approvazione, ma manca l'adozione formale.

Oltre a mancare la formale adozione, quanto è stato fin qui preliminarmente elaborato dalla Giunta regionale **tutto si può definire ma non un Piano organico e incisivo**, infatti:

- 1) Non prevede che la Regione prenda decisioni nei confronti dell'emergenza, né che gestisca provvedimenti, e, in sostanza, **lascia ancora ai Comuni la responsabilità di intervenire**.
- 2) **A questi non fornisce nemmeno indicazioni chiare**, limitandosi a fare un elenco delle azioni possibili, senza formulare una gerarchia di priorità.
- 3) La zonizzazione del territorio in aree di intervento a secondo della gravità dell'inquinamento -la base stessa del Piano-, **è carente e inadeguata**. Il Veneto è diviso in aree nelle quali modulare interventi per il "risanamento" o il mantenimento" della qualità dell'aria. Ma le zone critiche individuate, di tipo A, **quelle in cui bisogna risanare, sono eccessivamente ristrette**, e ciò non permette di realizzare di interventi efficaci proprio per la limitata ampiezza territoriale di queste aree. Infatti le conoscenze scientifiche e le evidenze sperimentali concordano sul comportamento del Pm10, che tende a distribuirsi su vaste aree del territorio. Sarebbe dunque necessaria una zonizzazione che prescriva aree critiche molto più ampie.
- 4) Il Piano, infine, qualora entrasse in vigore, introdurrebbe **un aggravio burocratico che rischia di rallentare qualsiasi tipo di provvedimento**. A livello regionale deve essere istituito il C.I.S. - Comitato di Indirizzo e Sorveglianza, che dovrebbe fornire indicazioni e controllare i Comuni che devono costituire i T.T.Z. (i Tavoli Tecnici Zonali istituiti dal Comune Capoluogo con quelli ricadenti nella zonizzazione determinata alla Regione) per elaborare e gestire gli interventi locali, che però devono essere anche approvati dalle Province...

Un meccanismo infernale.

Infine il redigendo Piano ammette che l'aumento delle emissioni è dovuto all'aumento inarrestabile del traffico veicolare ma evita accuratamente di porre tra gli obiettivi operativi quello della riduzione del volume di traffico, e conseguentemente la necessità di rivisitare le politiche della mobilità e del trasporto pubblico e collettivo. E infatti nel redigendo piano non si trova mai una descrizione di come entro il 2005 o il 2010, scadenze limite fissate dal DMA 60/02, si arrivi a non superare i valori previsti dalla normativa. Non c'è cioè una pianificazione delle azioni in base alle quale agire, pianificazione che faccia evolvere per passi successivi la situazione verso una migliore qualità dell'aria.

Il rischio più tangibile, comunque, è che in assenza di un Piano regionale capace di dirigere o coordinare, i capoluoghi del Veneto si muoveranno, di nuovo, in ordine sparso.

LE PROPOSTE DI LEGAMBIENTE

CONTRASTO DELL'EMERGENZA

E' evidente che il disinquinamento del Veneto e della Pianura Padana è legato alla realizzazione di una massiccio piano di interventi strutturali per la mobilità sostenibile, di cui facciamo sinteticamente cenno a conclusione di questo dossier.

Nel frattempo, oggi e fino a quando gli interventi di mobilità sostenibile non avranno prodotto i benefici auspicati sulla qualità dell'aria, bisogna adottare tutti quei provvedimenti

di limitazione del traffico programmati e sul lungo periodo, che soli possono diminuire almeno la media annua delle concentrazioni di benzo (a) pirene e Pm10.

La scelta degli interventi spetta a Regione e Comuni, ma Legambiente ribadisce le caratteristiche che certamente tali interventi debbono avere, se si vuole sperare in una minima efficacia:

- 1) Le limitazioni programmate del traffico debbono avvenire sulla **scala territoriale più ampia possibile**, visto la forte ubiquitarità del pm10.
- 2) Le limitazioni programmate del traffico debbono essere **costanti, frequenti e coprire l'arco temporale** più ampio possibile, **senz'altro il periodo di maggior inquinamento, che va dai primi di ottobre alla fine di maggio**.
- 3) Le limitazioni **non possono** limitarsi alla auto non catalizzate e ai vecchi diesel. Tutte le sperimentazioni fatte in questo senso dimostrano che **limitazioni del traffico troppo articolate e piene di eccezioni e deroghe finiscono per non essere applicabili** e tolgono dalle strade percentuali che vanno dal 5 al 10% del parco mezzi circolante, per cui sfuggono a divieti moltissimi veicoli che dovrebbero in realtà restare fermi.
- 4) Del resto le limitazioni nei confronti solo delle auto non catalizzate e dei vecchi diesel, già realizzate (per esempio a Padova), **dati alla mano, non hanno mai prodotto miglioramenti della qualità dell'aria**.

INTERVENTI STRUTTURALI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il rinvio che il redigendo Piano di disinquinamento della Regione fa ad altri piani, atti o indirizzi della stessa è del tutto insufficiente perché la presa d'atto della gravità sanitaria dell'inquinamento dovrebbe retroagire su questi piani producendone una decisa modifica. Essi infatti tendono ad assecondare l'attuale domanda di mobilità e non a governarla, spostandola verso modalità più sostenibili. Manca quindi qualsiasi forma di collegamento e di indicazione di revisione del Piano Regionale dei Trasporti (che viene solo citato), dei Programmi regionali o locali per il Trasporto Pubblico, dei Piani Urbani del Traffico ed i Piani Urbani della Mobilità, e mancano sanzioni per i Comuni, che tenuti all'adozione dei PUM entro il 31/12/2004, non lo adottino.

La lotta all'inquinamento si vince accettando la sfida della mobilità sostenibile e si governa selezionando gli obiettivi, scegliendo investimenti e politiche.

Gli obiettivi che la nostra Regione, e il nostro Paese in generale, devono porsi in un orizzonte di dieci anni sono:

- **Spostare su ferro e cabotaggio una quota pari al 10 % del traffico merci**
- **Aumentare gli spostamenti sul trasporto pubblico in ambito urbano del 20-30 %**
- **Ridurre i consumi energetici legati al sistema dei trasporti del 5 %**
- **Diminuire il numero delle vittime degli incidenti stradali del 20%**

La ricetta che noi proponiamo per una mobilità sostenibile parte da alcune scelte strategiche:

1) di investimento: le priorità riguardano le aree urbane, le linee ferroviarie, i collegamenti ai porti.

2) di trasparenza: innovare verso la liberalizzazione gli interventi sulla rete stradale, estendendo le gare per la gestione e mettendo a pedaggio le strade principali.

3) di qualità delle opere: l'integrazione nel paesaggio e nell'ambiente sono una delle condizioni fondamentali per costruire il consenso.