

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

La Sottoscritta Anna Gerometta, in qualità di presidente, legale rappresentante, dell'Associazione Cittadini per l'Aria onlus \_\_\_\_\_

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico \_\_\_\_\_

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro \_\_\_\_\_

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo

Pag. 1

L'Associazione Cittadini per l'Aria onlus presenta le osservazioni allegate al presente modulo in relazione al Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico e relativa documentazione. Con le stesse, la scrivente associazione evidenzia l'assoluta e fondamentale necessità che il Programma in oggetto acquisisca un livello di dettaglio ed inclusione molto maggiore di quello attuale, in particolar modo in ragione della grave situazione in cui versano certune zone d'Italia (Pianura Padana, agglomerati urbani, zone portuali) circa l'inquinamento atmosferico. In aggiunta, si fa presente la premente e fondamentale necessità di includere nel Programma misure in grado di rispettare non solo gli obiettivi di riduzione degli inquinanti ai sensi della Direttiva 2016/2284/UE, ma altresì gli obiettivi di qualità dell'aria di cui alla Direttiva 2008/50/CE. In un contesto come quello italiano in cui il numero di morti premature e di malattie legate agli inquinanti è ancora estremamente alto, è necessario e giusto che vi sia una forte ambizione al miglioramento della qualità dell'aria. Si sottolinea, dunque, l'assoluta esigenza che venga realizzato un Programma credibile ed esaustivo in ogni sua parte - come prescritto dalle Linee Guida della Commissione europea -, che tuteli realmente la salute dei cittadini italiani.

---

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Osservazioni al PNCA - Cittadini per l'Aria

Luogo e data: Milano, 7 dicembre 2020

La dichiarante





All'attenzione del Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per la Crescita  
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo  
Pec: [cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

OSSERVAZIONI AL PROGRAMMA NAZIONALE DI CONTROLLO  
DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO ("PNCIA" o "PROGRAMMA")

La sottoscritta Anna Gerometta,

in qualità di Presidente, legale rappresentante,  
dell'Associazione Cittadini per L'Aria onlus con sede in via Lentasio 9, Milano, C.F.  
97716870155, email [segreteria@cittadiniperlaria.org](mailto:segreteria@cittadiniperlaria.org), tel. 3518482040

PREMESSO CHE

L'Associazione Cittadini per l'Aria onlus è una associazione libera, indipendente, apartitica ed aconfessionale, che non ha scopo di lucro, perseguendo esclusivamente finalità di solidarietà sociale nel settore della tutela e valorizzazione della natura e dell'ambiente di cui all'art. 10, n. 8, lett. a), co. 1 del D.Lgs. n. 460/1997 e che in particolare, si prefigge il fine di operare concretamente, fra le altre, al fine della tutela della qualità dell'aria, dello sviluppo sostenibile, con lo scopo di rivolgere la propria azione all'attività di prevenzione, consapevolizzando ed intervenendo attivamente su coloro che inquinano; predisporre un collegamento stabile tra l'ambito della ricerca in tema di inquinamento atmosferico e dei temi ad esso connessi ed i cittadini e le loro formazioni;

PRESENTA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

**1. In merito alla genericità del Programma in relazione alla grave situazione della qualità dell'aria che caratterizza specialmente determinate zone d'Italia.** Ai sensi del considerando 18 della direttiva 2016/2284, *"gli Stati membri dovrebbero tenere conto della necessità di ridurre le emissioni, in particolare di ossidi di azoto e di particolato fine, in aree e agglomerati in cui le concentrazioni di inquinanti atmosferici sono molto elevate e/o in quelle che contribuiscono notevolmente all'inquinamento atmosferico in altre aree e*



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)





agglomerati, anche in paesi vicini". E' noto che la [situazione italiana](#) nel contesto europeo in relazione all'inquinamento atmosferico è particolarmente grave, specialmente in aree come la Pianura Padana dove la densità abitativa, gli spostamenti della popolazione, le attività industriali e l'agricoltura sono estremamente concentrati. Proprio in ragione di ciò, sull'Italia grava l'onere di elaborare un programma particolarmente accurato e dettagliato che sia in grado di affrontare questa grave situazione, tutelando così la salute dei milioni di cittadini che vi abitano. Al riguardo, si suggerisce l'apprendimento e l'utilizzo di [SHERPA](#), uno strumento sviluppato dal Joint Research Centre (Ispra) per la rapida valutazione dei potenziali miglioramenti della qualità dell'aria derivanti da misure di riduzione delle emissioni regionali e/o locali.

**2. In merito al ritardo nella programmazione e all'urgenza del Programma in relazione al grave ritardo dell'Italia nell'adempimento dei limiti sugli inquinanti dell'aria a norma della Direttiva 2008/50/CE.** Il Rapporto Ambientale sul Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (PNCIA) afferma che *"in linea con le tempistiche previste dalla Direttiva, l'Italia ha trasmesso alla Commissione europea la proposta di Programma entro il primo aprile 2019."* Al contrario l'art. 10, comma 1 della Direttiva 2016/2284 richiede agli Stati di trasmettere *"il loro primi programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico alla Commissione **entro il 1° aprile 2019**"*. E' dunque particolarmente grave sia che il Rapporto ambientale predisposto da un ente come ISPRA rappresenti in modo alterato il disposto normativo e la tempistica prescritta della Direttiva NEC sia che, al contempo, l'Italia, la cui situazione è particolarmente grave, non sia riuscita, non solo nel tempo assegnato agli Stati Membri, ma neanche a quasi due anni dalla scadenza di tale termine a predisporre il PNCIA. A ciò, evidentemente, non corrisponde unicamente un danno all'immagine del Paese al livello internazionale che evidenzia l'incapacità dello stesso di assolvere ai propri impegni internazionali, ma soprattutto di sostanza in quanto la mancata pianificazione entro i termini assegnati di fatto prolunga il ritardo nell'adozione di politiche che sono invece essenziali non solo al rispetto dei target di cui alla Direttiva NEC ma altresì all'adempimento ai limiti sulla qualità dell'aria di cui alla Direttiva 2008/50/CE, in ordine alla quale l'Italia ha ben due procedure di infrazione in itinere (NO2 e PM2.5) e due sentenze di condanna da parte della Corte di Giustizia Europea. A tal proposito, il D.Lgs. n. 81/2018 è stato emanato in attuazione della



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)





Direttiva NEC al fine di perseguire “*gli obiettivi di qualità dell’aria*” (art. 1, comma 2, lett.a) posti dal D.Lgs. n. 155/2010 in recepimento degli obiettivi fissati dalla menzionata Direttiva 2008/50/CE. Nonostante il perseguimento di tali obiettivi risulti chiaro quanto cogente nella normativa nazionale, non può dirsi altrettanto nel PNCIA, il quale stabilisce meramente che il D.Lgs. 81/2018 “*mira a contribuire, **per quanto possibile**, al raggiungimento degli obiettivi di qualità dell’aria*”. Di fatto tali affermazioni sembrano non aderenti con le finalità del D.Lgs n. 81/2018 trasformando la natura del Piano che diventa uno strumento che contribuisce “per quanto possibile” e non determina - come invece dovrebbe - il conseguimento degli obiettivi di qualità dell’aria. Pertanto, appare opportuno modificare il testo nella suddetta parte specificando meglio la responsabilità nazionale nell’elaborazione delle politiche per la qualità dell’aria. Le misure del Programma, infatti, non consentono il pieno rientro nei limiti di qualità dell’aria (PM, NOX e ozono) di cui alla Direttiva 50/2018 neanche al 2030 con riferimento particolare al bacino padano, neanche nello scenario più ambizioso WAM. In conclusione appare necessario includere nel Programma definitivo misure più ambiziose che consentano di **rientrare non soltanto nei limiti emissivi fissati dalla NEC per l’Italia ma anche nei limiti di qualità dell’aria ex Direttiva 50/2018**.

**3. In merito alla conformità formale del PNCIA alla Decisione di esecuzione (UE) 2018/1522 della Commissione “che stabilisce un formato comune per i programmi nazionali di controllo dell’inquinamento atmosferico ai sensi della direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici”.** L’affermazione contenuta nel Rapporto Ambientale che “*il Programma è predisposto dal Ministero dell’Ambiente coerentemente alle indicazioni contenute nella Direttiva NEC e illustrate nelle Linee Guida predisposte dalla Commissione Europea*” non è veritiera. Infatti, il PNCIA italiano non rispetta minimamente il formato stabilito a livello europeo per la redazione dei programmi in oggetto, che prevede una struttura ed un contenuto obbligatorio, oltre ad una parte facoltativa, precisi. Discostandosi completamente dall’impianto formale prestabilito - che invece avrebbe dovuto essere seguito ai sensi dell’art. 6, comma 10 e dell’allegato III della direttiva 2016/2284 - il PNCIA si presenta in un formato arbitrariamente differente che omette molte delle informazioni previste, è estremamente prolisso e rende, conseguentemente, estremamente problematica la sua consultazione. Il lettore, infatti, si



Cittadini per l’aria



@citizensforair

CITTADINI PER L’ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

info@cittadiniperlaria.org

www.cittadiniperlaria.org



vede costretto a comprendere un programma dal contenuto poco strutturato e confuso, che difficilmente si presta alle osservazioni per esempio della cittadinanza interessata. In secondo luogo, questa non conformità rende difficile il lavoro di analisi sia del pubblico esperto che della Commissione europea che evidenzia come *“lacune e mancanza di dettagli sono risultate più frequenti nei casi in cui gli Stati membri non hanno utilizzato il formato comune [...]”* (par. 3.1, Relazione della Commissione in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della direttiva (UE) 2016/2284). E' dunque chiaro che a causa del mancato rispetto dei requisiti formali il PNCA italiano rende l'accesso alle informazioni ivi contenute estremamente ostico a tutti i livelli e conseguentemente ne determina un livello estremamente basso di credibilità.

**4. In merito al coordinamento dei diversi livelli di misure e di una chiara attribuzione di responsabilità attribuite alle autorità nazionali, regionali, locali.**

Significativa è la scarsa chiarezza e la mancanza di dati quanto al coordinamento dei diversi piani per la riduzione delle emissioni (nazionale, regionale, locale) nonché ai diversi livelli di responsabilità che sono prescritti dal modello UE al punto 2.3.2, laddove prescrive a) l'indicazione delle autorità responsabili ai diversi livelli, b) l'indicazione delle responsabilità attribuite e degli specifici ruoli di elaborazione, attuazione, esecuzione, comunicazione e coordinazione, oltre che c) alla descrizione dei settori fonte dell'inquinamento in relazione ai quali gli stessi sarebbero competenti. Manca altresì l'indicazione dei contatti dei soggetti responsabili del programma e delle diverse politiche.

**5. In merito ad alcuni presupposti descrittivi dei risultati delle metodologie contenuti nel rapporto ambientale.** A pagina 9 del Rapporto Ambientale si legge che l'utilizzo della legna quale energia, anche grazie alla riduzione del suo prezzo, avrebbe *“contribuito agli obiettivi in materia di rinnovabili ed emissioni di gas serra”*. Questa premessa è in contrasto con le più recenti analisi scientifiche<sup>1</sup> e con i [recenti appelli](#) del mondo della ricerca che evidenziano come **l'utilizzo della biomassa legnosa quale carburante rappresenti una grave minaccia per il clima e non sia affatto carbon neutral**. Questa errata premessa deve essere tenuta presente - e non lo è viceversa stata

---

<sup>1</sup> Searchinger, T.D., Beringer, T., Holtsmark, B. et al. Europe's renewable energy directive poised to harm global forests. *Nat Commun* 9, 3741 (2018). <https://doi.org/10.1038/s41467-018-06175-4>



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)



- sia in relazione alla pianificazione degli scenari WAM sia al fine di assicurare che la programmazione di cui al PNCA sia coerente con la pianificazione di natura climatica.

**6. In merito alla mancata consultazione transfrontaliera.** Ai sensi della direttiva 2016/2284, *“gli Stati membri dovrebbero avviare consultazioni transfrontaliere qualora l'attuazione del loro programma rischi di avere un impatto sulla qualità dell'aria in un altro Stato membro o paese terzo, conformemente alle prescrizioni stabilite dal diritto dell'Unione e internazionale, tra cui la convenzione UNECE sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero («convenzione Espoo») del 1991 e il relativo protocollo sulla valutazione ambientale strategica del 2003”*. L'Italia, tuttavia, non ha avviato alcuna consultazione con i paesi limitrofi, considerando *“trascurabile”* il contributo alle concentrazioni di inquinanti che apporta e riceve dagli altri paesi (pag. 35, Rapporto Ambientale).

Nonostante questa dicitura, all'interno dello stesso Rapporto Ambientale viene chiaramente mostrato (v. mappe, pag. 33 e ss.) che lo scenario di riduzione (-15%) delle concentrazioni in Italia del PM2.5, PM coarse e Ozono (SOMO35) determina un contributo delle emissioni nazionali a flussi e concentrazioni verso gli altri paesi (fra cui Austria, Svizzera, Slovenia e altri stati del Mediterraneo, come Spagna, Croazia, Grecia e stati del Nord Africa). Il contributo viene descritto *“di minor rilievo”* in quanto viene spalmato ai fini statistici su base annuale; al contrario lo stesso contributo può determinare un impatto di rilievo - in taluni periodi dell'anno - in inverno (Svizzera) o in estate (Francia) in funzione delle aree più esposte. Fra queste, a titolo esemplificativo, il Mendrisiotto in Svizzera che subisce l'impatto dell'accumulo e dello sconfinamento delle polveri prevalentemente lombarde durante i periodi di inversione termica. Sconfinamento che dunque, sul breve e medio periodo, può determinare impatti assai rilevanti sul territorio svizzero e tali da determinare un incremento del danno a carico della popolazione svizzera italiana. Analoghe considerazioni possono riferirsi all'inquinamento marittimo proveniente dalla Liguria alla Francia.

In ragione di ciò e della responsabilità che grava su ciascuno Stato, si ritiene doveroso che l'Italia effettui la consultazione transfrontaliera con i paesi più afflitti dagli inquinanti di origine italiana come prescritto dalla normativa.



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

info@cittadiniperlaria.org

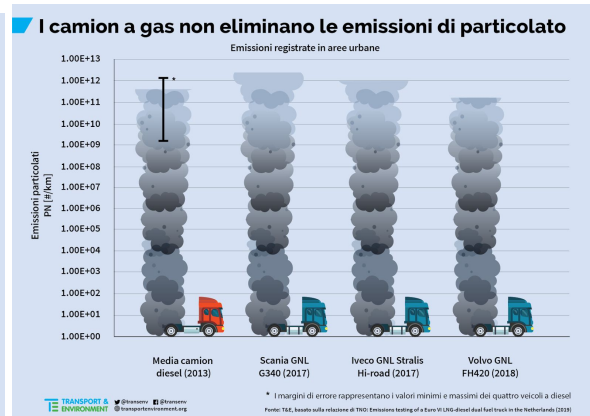
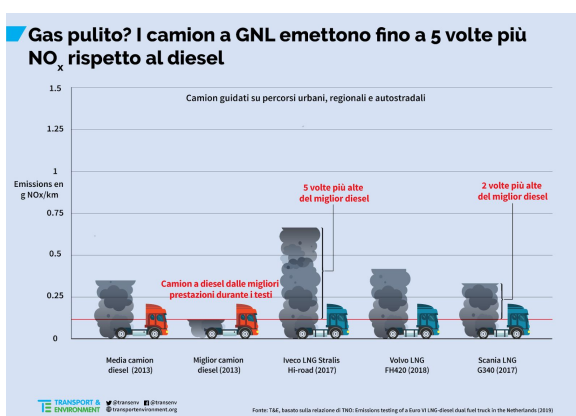
www.cittadiniperlaria.org



## 7. In merito alla rispondenza del PNCA con le politiche in materia di clima.

Come evidenziato all'interno dello stesso PNCA, deve essere garantita un'azione coordinata ed omogenea atta a garantire la "coerenza tra il programma nazionale, le politiche in materia di clima e di energia e tutti gli strumenti che interessano i diversi settori fonti di emissioni" (pag. 8, bozza PNCA - 1/03/19). Nonostante ciò, alcune politiche e misure rischiano di avere l'effetto opposto, includendo taluni aspetti che rischiano di aumentare le emissioni climalteranti e conseguentemente accrescere ed aggravare gli effetti dei cambiamenti climatici. Alcune di queste misure sono: il rinnovo del parco veicoli su strada e marittimo con modelli a metano e a GNL (misura T6; pag. 105, bozza PNCA - 1/03/19) e per quanto riguarda il settore dell'industria un più diffuso impiego di rifiuti e biomasse combustibili (pag. 56, bozza PNCA - 1/03/19). L'adozione del metano, sotto il profilo climatico è - come evidenziato in un recente [report](#) di Transport & Environment - alquanto discutibile dato che il metano ha un potenziale climalterante di **28 volte superiore alla CO2**. Inoltre, sulla base di un [recente studio](#) si ipotizza che le fughe di metano durante la produzione e il trasporto possano essere del 60% superiori a quanto precedentemente ipotizzato.

Sotto il profilo dell'opportunità quanto all'inquinamento atmosferico [test recenti](#) hanno evidenziato che i veicoli a GNL possono avere emissioni di NOx e particolato altrettanto o addirittura più elevate dei veicoli diesel.



Cittadini per l'aria

@citizensforair

**CITTADINI PER L'ARIA ONLUS**  
Via Lentasio 9 – 20122 Milano  
tel. +39 0258303206  
mob. +39 3518482040  
info@cittadiniperlaria.org  
www.cittadiniperlaria.org





**8. In generale in merito alla descrizione delle politiche e alle misure considerate al fine di adempiere gli impegni di riduzione delle emissioni per il 2030 (pag. 100 e ss., bozza PNCA - 1/03/19).** Il PNCA italiano elenca alle tabelle 12, 13 e 14 le politiche e le misure aggiuntive selezionate al fine di perseguire gli obiettivi di riduzione al 2030. La Decisione di esecuzione (UE) 2018/1522 così come le Linee guida (2019/C 77/01) della Commissione per lo sviluppo dei PNCA sono estremamente chiari nel delineare i requisiti contenutistici per la definizione delle suddette misure e politiche aggiuntive (punto 2.6).

**Tali requisiti - peraltro obbligatori** - sono: a) dettagli sulle politiche e sulle misure aggiuntive (tra cui la denominazione e una breve descrizione); b) inquinante o inquinanti interessati di cui alla direttiva (UE) 2016/2284 per il 2020, il 2025 e il 2030; c) obiettivi delle politiche e misure individuali/del pacchetto di politiche e misure; d) tipi di politiche e misure; e) il settore principale interessato e altri settori interessati; f) periodo di attuazione (dato obbligatorio solo per le misure selezionate per l'attuazione); g) l'autorità competente per l'attuazione (dato obbligatorio solo per le misure selezionate per l'attuazione); h) dettagli relativi alla metodologia/al modello (ai modelli) utilizzati per determinare le stime; i) quantificazione delle riduzioni delle emissioni attese per politiche e misure individuali/per pacchetti di politiche e misure; j) ove disponibile, la descrizione delle incertezze; k) ove disponibili, gli impatti sulla qualità dell'aria e sull'ambiente dei diversi pacchetti di politiche e misure considerati per l'inclusione nel programma nazionale.

Nonostante la chiarezza di questa lista, gli elementi che invece descrivono le misure e politiche aggiuntive nel PNCA italiano non coprono queste informazioni se non parzialmente (settore, codice, nome, descrizione, tipologia), di conseguenza risultando poco credibili e del tutto insufficienti rispetto al contenuto richiesto a livello europeo, rendendo impossibile comprendere con sufficiente chiarezza le responsabilità in relazione all'implementazione delle misure (si pensi al raccordo fra pianificazione regionale e nazionale), i tempi di implementazione e le quote di riduzione attribuibili a ciascuna misura, nè spesso si comprende quali inquinanti si mira a ridurre attraverso le singole misure.

**9. In merito alle misure per ridurre le emissioni provenienti dal settore dei trasporti** (Pag. 56 e tabella 14, pag. 103 e ss., bozza PNCA - 1/03/19).



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

info@cittadiniperlaria.org

www.cittadiniperlaria.org



A) **Mobilità merci:** il programma evidenzia la sua scarsa affidabilità e il basso profilo laddove a pagina 54 (figura 28) viene evidenziata, sia allo scenario WM che a quello WAM 2030, così come quelli 2025, una crescita di utilizzo di carburanti fossili (gasolio e metano) per il trasporto di merci su strada rispetto al 2020. Ciò indica come, visto soprattutto l'incremento delle consegne a domicilio, le misure ipotizzate non vadano nella direzione corretta per trasformare la mobilità merci in area urbana e metropolitana in elettrica e/o ciclabile riducendo il numero di km percorsi mediante mobilità inquinante e favorendo la trasformazione della mobilità su base regionale utilizzando strutture di logistica con camion elettrici come descritto nel recente [studio](#) di Transport & Environment. Al riguardo è essenziale la promozione della mobilità merci ad impatto zero (cargo bike, ferro, intermodalità, efficientamento e elettrificazione di furgoni, camion e navi).

In particolare, in relazione alla recente apertura della galleria del tunnel San Gottardo si evidenzia come questa di fatto porti in Italia un'importante quantità di traffico merci dal nord Europa che verosimilmente verrà sbarcato dal treno e rimesso in strada in Lombardia/Piemonte proprio dove le concentrazioni di traffico e inquinanti sono più elevate. E' quindi indispensabile provvedere al più presto ad evitare che tale sbarco accada predisponendo quanto necessario affinché le merci vengano destinate con mezzi altrettanto sostenibili.

B) **Trasporto privato:** In relazione alla decrescita delle emissioni e dei consumi di carburanti da trasporto privato si rileva che la "*promozione della diffusione di veicoli ibridi elettrici plug-in PHEV per la mobilità urbana privata*" (misura T3, pag. 105, bozza PNCA - 1/03/19) è incoerente. [Studi recenti](#) mostrano infatti che i test ufficiali effettuati per monitorare le emissioni di CO2 provenienti dalle auto ibride sono falsati al ribasso rispetto a quanto avviene in condizioni reali (le reali concentrazioni di CO2 arrivano ad essere fino a 12 volte più elevate rispetto a quelle che risultano dai test ufficiali) [mostrando](#) al contempo picchi di emissioni di particelle e NOX quando operate in certe modalità.

C) **La ciclabilità come strumento ottimale di riduzione delle emissioni a livello urbano e metropolitano.** Manca del tutto nel PNCA la priorità e forte spinta alla ciclabilità che è auspicabile e necessaria al fine di ridurre al più presto i livelli degli inquinanti nelle aree ad essi più esposte come, per esempio, quelle urbane e metropolitane della Pianura



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)





Padana. Tale politica dovrebbe infatti essere - a livello nazionale - assolutamente prioritaria in quanto risulta coerente con gli obiettivi di riduzione delle emissioni ed è stata - a titolo esemplificativo a livello metropolitano di Milano - [individuata](#) come **la migliore misura in termini di costi benefici per la riduzione di PM, NO2 e O3**.

D) **La metanizzazione.** Le politiche e le misure aggiuntive indicate per la riduzione degli inquinanti nel settore dei trasporti sono generiche, parzialmente incomplete e discordanti. Più nello specifico alcune di queste misure, non agendo in modo definitivo sulla riduzione degli inquinanti e climalteranti, producono effetti negativi sul fronte climatico. Ciò in particolare per quanto riguarda la misura di metanizzazione del trasporto merci nella parte in cui prevede la *“promozione dell’utilizzo di furgoni a metano e di autocarri pesanti a GNL”* e la *“Promozione del trasporto marittimo a GNL”* (misura T6, pag. 105, bozza PNCA - 1/03/19). Il metano (un gas serra dal potenziale di riscaldamento globale di gran lunga superiore a quello della CO2) è infatti noto per il forte rischio di dispersione nelle fasi di produzione, trasporto e dislocamento. Un rischio che, vista l'emergenza climatica che stiamo vivendo, non possiamo più permetterci di correre. Oltre a ciò, è emerso chiaramente da [alcuni studi](#) recenti che anche i veicoli a gas naturale rilasciano un gran numero di particelle pericolose, comunemente associate a cancro, Alzheimer e malattie cardiache e respiratorie. Da tutto ciò emerge dunque l'inopportunità e impossibilità di ridurre le emissioni - sia inquinanti che climalteranti - tramite una maggiore metanizzazione dei veicoli su strada. Diversamente, delle alternative praticabili ed efficaci sono rappresentate in primo luogo dalla riduzione della mobilità privata motorizzata e poi dall'incremento di veicoli realmente a basse emissioni (come veicoli elettrici che si approvvigionano di un mix energetico rinnovabile). Tale tipo di misure deve essere adottato in particolar modo nelle regioni e negli agglomerati urbani italiani, soprattutto in Pianura Padana, dove le concentrazioni di inquinanti sono estremamente elevate e la salute dei cittadini è esposta ogni giorno a gravi rischi.

E) **Trasporto marittimo:** si ritiene che non siano stati sufficientemente valutati e verificati gli effetti inquinanti derivati da prodotti combustibili nel settore dei trasporti marittimi, né siano state prese in esame sufficienti misure al fine della riduzione delle emissioni provenienti da questo settore. L'utilizzo del GNL nel settore dei trasporti marittimi (misura



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)





T6, pag. 105, bozza PNCA - 1/03/19) non rappresenta in alcun modo una valida misura per la riduzione delle emissioni, sia di tipo inquinante che climalterante. Al contrario, i porti italiani dovrebbero munirsi delle infrastrutture e dei mezzi adeguati per garantire il c.d. **cold ironing**, garantendo che le navi ormeggiate vengano alimentate unicamente ad energia elettrica, in modo da tenere i motori spenti e di conseguenza ridurre le loro emissioni nocive, in particolare zolfo e particolato. Pertanto, è necessario che la flotta delle navi italiane si modernizzi, dotandosi dei mezzi e sistemi necessari al fine di garantire la praticabilità dell'elettrificazione nei porti. In tale contesto, si ritiene opportuno indicare altresì come misura la progressiva **elettrificazione delle tratte brevi** operative nel nostro paese le cui distanze consentirebbero di essere coperte con navi a batterie. In questo senso assume una importanza cruciale l'introduzione al più presto del trasporto elettrico via mare, a zero emissioni, nella città di Venezia, sia quanto al trasporto persone (vaporetti) che a quello delle merci. Inoltre, si ritiene altresì necessaria l'adozione di **mezzi da cantiere e sistemi di logistica a basse emissioni** per il trasporto di materiali, alimenti e persone, e creazione di collegamenti alle aree portuali possibilmente su rotaia o comunque alternativi al sistema viario stradale. Da ultimo, si consideri l'attivazione nei porti di **sistemi di monitoraggio delle emissioni** delle navi in ingresso, uscita e stazionamento nei porti, mediante droni che le sorvolino raccogliendo dati provenienti dai camini delle stesse. Si ritiene infatti che un controllo efficace e costante possa essere di maggior stimolo per gli armatori ad operare nel rispetto della normativa migliorando la qualità dell'aria e tutelando la salute degli abitanti delle aree portuali.

F) **Ricarica/elettrificazione:** Per facilitare la diffusione dei veicoli elettrici (misura T2, pag. 105, bozza PNCA - 1/03/19) e soprattutto al fine di ottenere che lo sviluppo di questa sia funzionale ad una mobilità davvero più sostenibile e correttamente strutturata è necessario rimodulare le attuali regole di finanziamento stabilite dal PNIRE allo scopo di 1) gestire la diffusione dell'infrastruttura di ricarica in modo tale che sia funzionale ad una vera rivoluzione del trasporto sostenibile, dando priorità alla diffusione dei punti di ricarica veloci per la logistica merci e evitando che la diffusione dei punti di ricarica favorisca l'uso dell'auto privata all'interno delle aree urbane (cfr. si veda il rapporto [Recharge EU di T&E](#)). 2) liberare capitali privati che si facciano carico di questa funzione e ne facilitino la diffusione, ottenendo deroga ad aiuti di stato come fatto dalla Germania in modo tale da



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)





fare sì che il pubblico cofinanzi infrastrutture agli operatori del mercato solo ove siano troppo care per essere sostenibili per il privato 3) finanziare direttamente attraverso i comuni o le regioni solo nei luoghi in cui non vi può essere convenienza economica per l'operatore privato, come per esempio in alcune aree del meridione e nelle aree poco battute.

**10. In merito agli aspetti relativi al verde, alla tutela e conservazione delle foreste e alla riforestazione.** Nel PNCA dovrebbero comparire i riferimenti a politiche e norme che leghino il tema della salvaguardia e conservazione quantitativa e qualitativa del patrimonio forestale con quelli del consumo di suolo, delle infrastrutture verdi, dei servizi ecosistemici che le foreste sono in grado di fornire, fra i quali, anche quello della mitigazione degli effetti dell'inquinamento atmosferico. Allo stato, tale aspetto risulta del tutto carente, nonostante le aree protette e l'incremento delle aree verdi possano dare un contributo sostanziale all'implementazione del Programma.

**11. In merito alle misure per ridurre le emissioni provenienti dalla gestione dei rifiuti.** A questo proposito, si nota che il PNCA menziona solo di sfuggita il settore della gestione dei rifiuti, mancando di attribuirgli il reale contributo alla produzione di emissioni inquinanti e climalteranti. In particolare, l'affermazione secondo cui *“lo scenario WAM prevede un maggiore incremento dell'efficienza energetica e un più diffuso impiego di rifiuti e biomasse combustibili in sostituzione soprattutto dei prodotti petroliferi”* (pag. 56) è contraddittoria e cela un effetto controproducente ai fini del Programma. Risulta infatti da un lato che il livello di efficienza energetica dell'incenerimento è molto ridotto ed, inoltre, che le più recenti tecnologie di questi impianti hanno ridotto le emissioni di diossine a scapito di un incremento delle particolato ultrafine che, disperdendosi e sommandosi al particolato più grossolano (PM2.5), incrementa i gravi effetti di questo sulla salute dei cittadini. Oltre a ciò, la combustione dei rifiuti - la gran parte dei quali potrebbero essere riciclati - per la generazione di energia è notoriamente legata alla produzione di grandi quantità di gas climalteranti, come evidenzia [l'EEA](#) che fa emergere **il raddoppio delle emissioni climalteranti dell'incenerimento degli ultimi 10 anni**. Inoltre [l'incenerimento](#) ha una carbon intensity doppia (540gr CO2/kWh) rispetto a quella della media della rete



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)



elettrica (296gr CO<sub>2</sub>/kWh) al ponendosi pertanto come una misura in palese contrasto con le politiche climatiche nazionali ([PNIEC](#), pag. 74).

**12. In merito ai progressi ottenuti grazie alle misure in corso.** Ancora il PNCIA omette ogni indicazione precisa circa i progressi raggiunti salvo indicare talune percentuali di riduzione delle emissioni alla - non meglio individuata - “*piena attuazione del nuovo accordo del Bacino padano*” e confondendo conseguentemente del tutto il piano delle misure già attuate a quelle da attuarsi. E in relazione alle misure riguardanti il bacino padano si osserva che, ad eccezione dell’adozione delle norme inerenti le stufe, quasi tutte le misure menzionate nel capitolo 3 riguardano accordi non vincolanti che sono, di fatto, stati più volte modificati nel tempo. Le misure ivi contenute sono inoltre palesemente inadeguate, deboli e non sufficientemente ambiziose al fine di affrontare la grave situazione padana, e hanno addirittura avuto l’effetto di appiattire al ribasso le misure. Le misure descritte nel capitolo 3 sono peraltro molto più recenti del 2005 e non rispecchiano, conseguentemente, la descrizione grafica delle riduzioni a far tempo dal 2005 contenuta nel capitolo 3.1

**13. Gli scenari di riduzione del PM<sub>2.5</sub> e considerazioni sull’importanza del rafforzamento delle politiche al riguardo.** Questo tema è particolarmente grave in quanto, come emerge chiaramente dal PNCIA, la riduzione del PM<sub>2.5</sub> non assicura al 2030 la mancanza di violazioni per il limite del PM 2.5 in talune aree metropolitane in particolare nella Pianura Padana.

Al riguardo si deve rilevare come [il traffico](#) sia, anche nella sua forma secondaria, una importante fonte di PM<sub>2.5</sub> nelle aree urbane, insieme al riscaldamento domestico. Ne discende che le misure inerenti tali aree per il traffico vanno incrementate rispetto alle attuali che peraltro, come anticipato, essendo descritte in maniera del tutto generica e senza dati di riferimento riferiti all’impatto quantitativo e temporale di ciascuna misura sono poco credibili e valutabili.

Inoltre dal PNCIA emerge come esso abbia un livello di ambizione insufficiente per quanto riguarda la combustione di biomasse che mostra, nello scenario WAM 2030



Cittadini per l'aria



@citizensforair

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)



una riduzione assai modesta di tale fonte emissiva. Si rileva al riguardo che l'Italia è, al 2018, il paese che ha le [emissioni più elevate di PM2.5 in Europa](#) ed il più elevato impatto sanitario con 52.300 morti premature<sup>2</sup> ogni anno.

In aggiunta quindi a politiche ben più chiare, quantificate e quantificabili in termini di impatto e di tempi in ordine al trasporto, è indispensabile attivare misure che ottengano di ridurre al più presto l'utilizzo delle biomasse per il riscaldamento degli immobili civili. Infatti, l'attuale politica di promozione della sostituzione degli impianti a biomassa e di educazione al corretto uso delle biomasse (cfr. Prepair) favorisce la diffusione di questo metodo di riscaldamento di fatto sdoganandone la natura falsamente rinnovabile e climaticamente favorevole e mancando di rappresentarne l'impatto inquinante e sanitario. In concreto, è dato noto fra gli esperti che anche le caldaie cd. di ultima generazione hanno emissioni di particolato centinaia di volte più elevate persino di impianti a gasolio e ovviamente di impianti a metano e ancor di più di quelle per esempio rinnovabili (pompe di calore, pannelli).

Questa politica che indirettamente favorisce l'uso delle biomasse - più economiche e quindi appetibili per la popolazione - è, dunque, negativa e deve essere al più presto invertita. E' dunque necessario, anche alla luce dell'insufficienza e scarsa credibilità degli scenari WAM al 2025 e 2030 e almeno fino a che si raggiungano i limiti per il PM2.5 indicati dall'OMS, i) interrompere ogni sussidio a questa forma di energia, ii) favorire con misure di natura fiscale e incentivo il passaggio a sistemi energetici meno inquinanti e iii) essenziale, programmare il divieto al più presto dell'uso dei combustibili solidi ovunque si realizzi qualunque violazione dei limiti per gli inquinanti ai quali questa energia contribuisce e quindi, PM10, PM2.5, b(A)p, BC, NOx, NO2, e quindi certamente in pianura padana ovunque siano disponibile l'accesso a energie meno impattanti.

Occorre al riguardo rilevare che il grave impatto dell'uso di questi carburanti discende anche dal fatto che le emissioni degli impianti a biomasse vengono normalmente emessi a bassissima quota venendo diffuse - a causa dell'inversione termica invernale - dove le persone stazionano, vivono e lavorano e di conseguenza contribuendo in maniera significativa all'impatto sanitario.

---

<sup>2</sup> Secondo solo alla Germania che, tuttavia, ha una popolazione di oltre 20 milioni di abitanti in più dell'Italia.



Cittadini per l'aria



@citizensforair

**CITTADINI PER L'ARIA ONLUS**

Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206

mob. +39 3518482040

[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)

[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)





Cittadini per l'aria



@citizensforair



CITTADINI PER L'ARIA ONLUS  
Via Lentasio 9 – 20122 Milano  
tel. +39 0258303206  
mob. +39 3518482040  
[info@cittadiniperlaria.org](mailto:info@cittadiniperlaria.org)  
[www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org)