

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
DIREZIONE GENERALE PER IL CLIMA, L'ENERGIA E L'ARIA



Clean Air Dialogue, Torino 2019 - Obiettivi ed iniziative per la qualità dell'aria e per la tutela del clima nel settore della mobilità

Cristina Leonardi, CNR IIA c/o MATTM - Fabio Romeo, MATTM / ISPRA

BrennerLEC - Convegno internazionale "Driving through the Alps respectfully"

Bolzano, 6 febbraio 2020

Il contesto nazionale: la qualità dell'aria



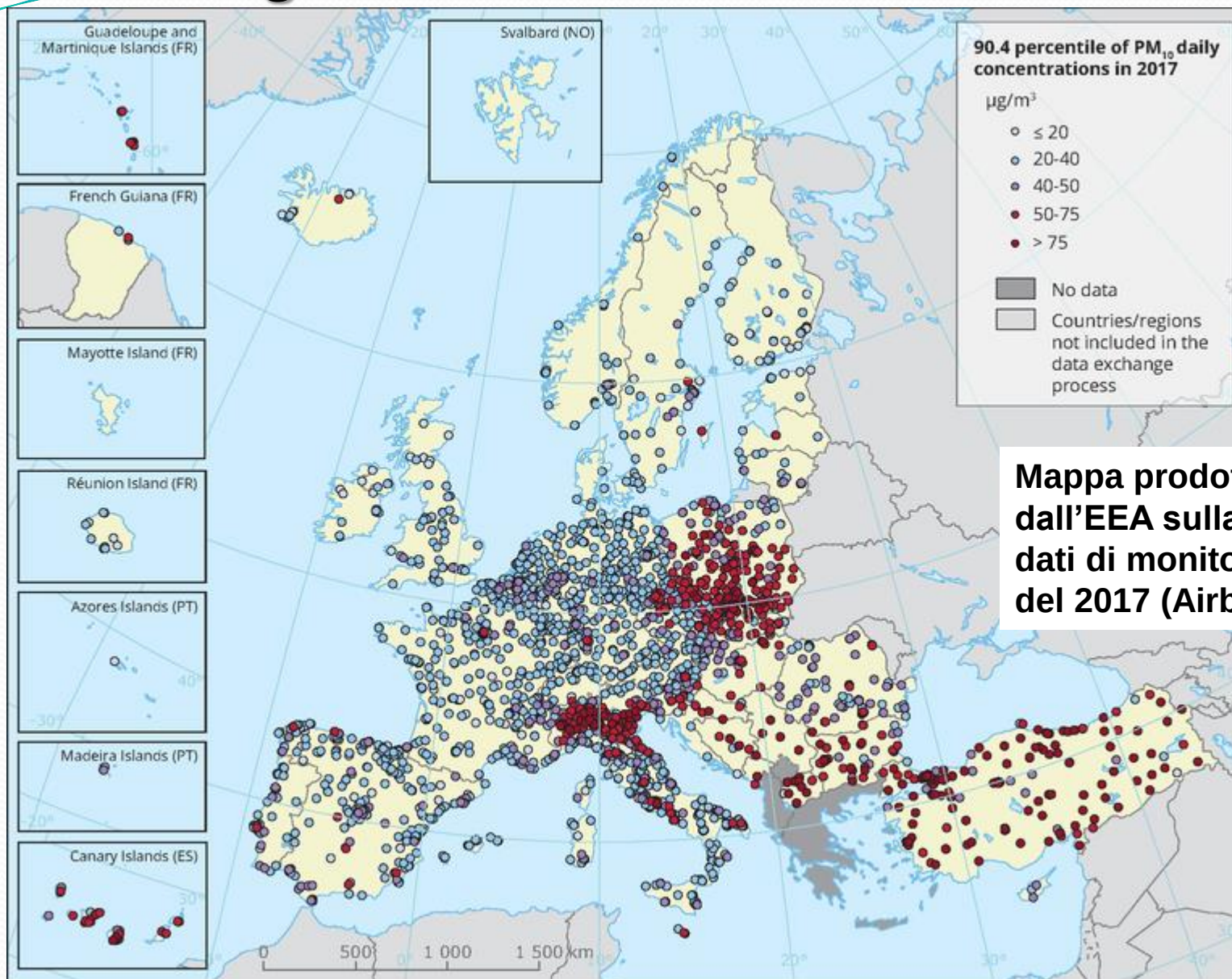
Inquinanti più critici: NO₂, PM₁₀ e ozono, seguiti da PM_{2,5} e BaP

PROCEDURE DI INFRAZIONE

❑ **N. 2014/2147 PM₁₀:** VL giornaliero in 30 zone e VL annuale in 9 zone
Con procedimento C-644/2018 del 13 ottobre 2018 l'Italia è stata deferita alla Corte di Giustizia Europea (ad oggi è stata svolta la parte scritta del procedimento si è in attesa della fissazione dell'udienza)

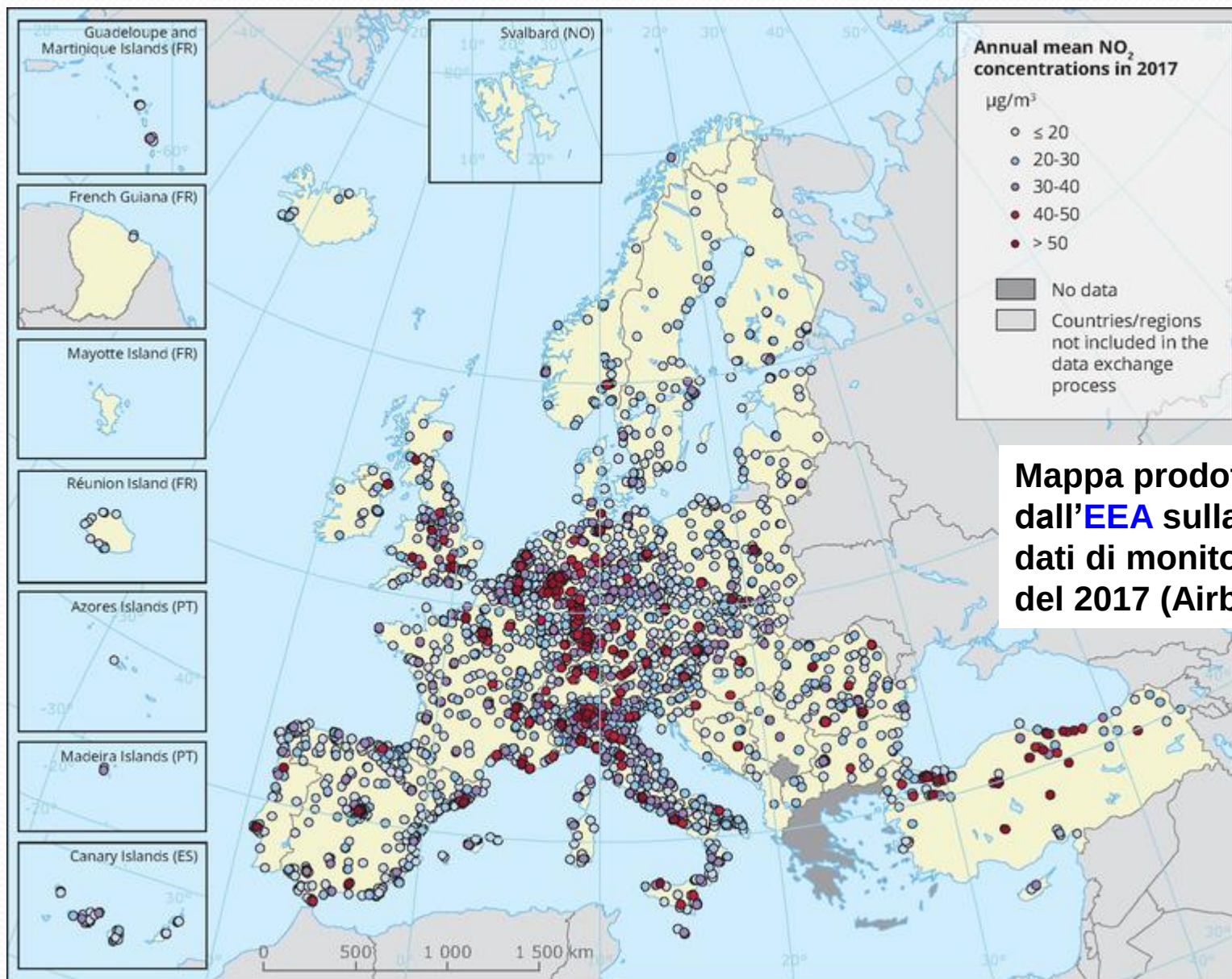
❑ **N. 2015/2043 NO₂:** VL annuale in 12 zone e agg. e VL orario in 1 zona
Con procedimento C-573/2019 del 26 luglio 2019 l'Italia è stata deferita alla Corte di Giustizia Europea (in corso la parte scritta del procedimento)

PM10 giornaliero 2017



**Mappa prodotta
dall'EEA sulla base dei
dati di monitoraggio
del 2017 (Airbase Eol)**

NO₂ annuale 2017



Mappa prodotta
dall'**EEA** sulla base dei
dati di monitoraggio
del 2017 (Airbase Eol)

Il contesto nazionale: le sorgenti



Dall'analisi dell'**inventario delle emissioni nazionali del 2017**, prodotto da ISPRA in attuazione della direttiva 2016/2284/UE e della Convenzione LRTAP, risulta chiaramente che **la sorgente principale per il materiale particolato (PM10 e PM2,5) è il riscaldamento domestico**

Il trasporto su strada, invece, è la sorgente più rilevante in riferimento alle emissioni nazionali di ossidi di azoto

Questa distribuzione delle sorgenti si osserva anche localmente, anche se con contributi percentuali molti variabili a seconda delle caratteristiche dei territori

Cosa si sta facendo a livello nazionale?



1. Programma NEC
2. Decreto Clima
3. Accordi con le Regioni
4. Protocollo di Torino

Direttiva NEC

Direttiva **2016/2284/UE** del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, *concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE*

Inquinanti oggetto della direttiva: **SO₂, NO_x, COV, PM_{2.5}, NH₃**

Principali obblighi:

- **Obiettivi di riduzione** delle emissioni al **2020**, derivanti dal Protocollo di Göteborg (Convenzione internazionale LRTAP)
- **Obiettivi di riduzione** delle emissioni al **2030**, negoziati con gli Stati Membri
- Programma nazionale di controllo delle emissioni

	SO ₂	NO _x	PM _{2,5}	COV	NH ₃
2020	35 %	40 %	10 %	35 %	5 %
2030	71 %	65 %	40 %	46 %	16 %

Programma NEC



Promuove sinergie tra clima e aria e contiene misure riferite ai settori: produzione di energia elettrica, residenziale e terziario, trasporti - coerenti con la SEN - e agricoltura (concordate con il MIPAAF)

Con riferimento ai **TRASPORTI**, include:

- ☐ potenziamento del TPL e riduzione del fabbisogno di mobilità privata
- ☐ diffusione veicoli elettrici (puri e ibridi) e in generale di veicoli più efficienti e a minore emissioni
- ☐ utilizzo biocarburanti ed altre fonti energetiche rinnovabili
- ☐ promozione della diffusione di nuove tecnologie ITS (Intelligence Transport Systems) nel trasporto merci su strada
- ☐ rinnovo del parco autoveicoli con diffusione di mezzi per il trasporto merci meno inquinanti (promozione dell'utilizzo di furgoni a metano e di autocarri pesanti a Gas Naturale Liquefatto)
- ☐ promozione del trasporto marittimo a GNL

BrennerLEC - Convegno internazionale "Driving through the Alps respectfully"

Bolzano, 6 febbraio 2020

Decreto Clima



DL 14 ottobre 2019, n. 111 cosiddetto «decreto clima», per l'integrazione tra le politiche del clima e quelle dell'inquinamento atmosferico che prevede:

- obbligo di **definizione di un programma strategico nazionale per la qualità dell'aria**;
- istituzione del **Programma sperimentale «buono mobilità»** (255 mln di euro) finalizzato a riconoscere un “buono mobilità” ai cittadini che rottamano autovetture e motocicli vetusti per l’acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale, di biciclette e di servizi di mobilità condivisa;
- finanziamento di progetti di **corsie preferenziali per il TPL** (40 mln di euro);
- finanziamento di misure per la **promozione del trasporto scolastico sostenibile** (20 mln di euro);
- riforestazione urbana (30 mln di euro).

Accordi con le Regioni

- ❑ **Primo Accordo per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel Bacino Padano** **Bacino Padano**, sottoscritto il 19 dicembre **2013** da MATTM, MIT, MISE, Salute, MIPAAF e da 8 Regioni e Province Autonome - prevede interventi su diversi settori: combustione di biomasse, **trasporto merci e passeggeri**, riscaldamento civile, industria e produzione di energia, agricoltura
- ❑ **Protocollo d'Intesa** tra MATTM, Conferenza delle Regioni e Province autonome e ANCI per definire ed attuare misure omogenee su scala di bacino per il miglioramento e la tutela della qualità dell'aria e la riduzione di emissioni di gas climalteranti, con interventi prioritari nelle **città metropolitane**, sottoscritto il 30 dicembre **2015**
- ❑ **Secondo Accordo Bacino Padano**, sottoscritto il 9 giugno **2017** – prevede azioni su **trasporti**, riscaldamento domestico a biomassa e agricoltura
- ❑ Accordi ulteriori con singole Regioni (Umbria, Lazio, Sicilia)

Protocollo di Torino



Il Protocollo «Aria pulita» è un protocollo di intesa tra la Presidenza del Consiglio, sei Ministeri e la Conferenza delle Regioni e Province autonome, sottoscritto il **4 giugno 2019** a Torino,

Prevede l'adozione di un «Piano di azione» per l'attuazione di **17 misure suddivise in 5 ambiti di intervento** tra cui la **combustione delle biomasse** (divieto di abbruciamento dei residui agricoli e razionalizzazione degli incentivi all'utilizzo di legna per riscaldamento domestico), i **trasporti** (criteri ambientali nella determinazione dei limiti di velocità in autostrada, micro mobilità elettrica), l'**agricoltura** (rafforzamento della possibilità di utilizzo dei fondi europei per il miglioramento della qualità dell'aria) e l'**industria** (anticipazione dall'uscita dal carbone). Inoltre, prevede specifiche azioni volte alla rimozione dei **sussidi ambientalmente dannosi** ed al rafforzamento dell'informazione ai cittadini sul tema della qualità dell'aria.

Risorse previste: 400 milioni all'anno razionalizzando le risorse attualmente disponibili per le medesime finalità

Focus sui Trasporti – 1



Il **MIT** ha provveduto a pubblicare il decreto che favorisce la **micro-mobilità elettrica** e sta al momento lavorando sull'attuazione delle altre azioni previste dal Protocollo, in particolare:

Azione 1. Introduzione dei criteri ambientali nella disciplina della circolazione in ambito extraurbano

Prevede la formulazione di una proposta di modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, volta ad introdurre il **criterio ambientale per l'adozione di provvedimenti di limitazione della circolazione, limitatamente ai tratti autostradali adiacenti ai centri urbani, con particolare riferimento alla riduzione dei limiti di velocità**

Criteri ambientali nella disciplina della circolazione in ambito extraurbano – prima possibile ipotesi di lavoro, ancora da formalizzare e discutere al Tavolo tecnico istituito per dare attuazione al Protocollo Aria pulita



Chi? Il Prefetto, eventualmente di intesa con gli altri Prefetti territorialmente competenti

Quando? Quando ricorrano particolari condizioni dei livelli di concentrazione delle sostanze inquinanti che inducono la necessità di limitare le emissioni derivanti dai veicoli, oppure qualora si vogliano proteggere particolari siti tutelati o sensibili, su istanza degli enti preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate

Cosa? Istituzione di zone a traffico limitato in ambito extraurbano, anche a carattere permanente, tenendo conto degli effetti sulla circolazione e sulla sicurezza stradale e riduzioni della velocità, anche a carattere permanente, su particolari tratti stradali adiacenti ai centri abitati – previsto l'uso di sistemi di controllo automatico

Criteri ambientali nella disciplina della circolazione in ambito extraurbano – prima possibile ipotesi di lavoro, ancora da formalizzare e discutere al Tavolo tecnico istituito per dare attuazione al Protocollo Aria pulita



Chi? Il Prefetto

Quando? Quando ricorrono particolari condizioni dei livelli di concentrazione delle sostanze inquinanti

Cosa? Installazione di segnali luminosi o a messaggio variabile al fine di imporre limiti di velocità ridotti, rispetto a quelli imposti in funzione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura stradale

Focus sui Trasporti – 2



Azione 2: Controllo delle aree a traffico limitato

Prevede la formulazione di una proposta di modifica della legge n.127 del 1997 e del successivo decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250 e congiuntamente dell'articolo 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 al fine di meglio precisare la possibilità dell'utilizzo dei dispositivi per il controllo delle aree a traffico limitato anche all'interno di tali aree e non solo nelle zone di varco

Controllo delle aree a traffico limitato – prima possibile ipotesi di lavoro, ancora da formalizzare e discutere al Tavolo tecnico istituito per dare attuazione al Protocollo Aria pulita



Chi? I Comuni

Cosa? Stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti – e possibilità di utilizzo di meccanismi di controllo

Conclusioni

- ✓ Le limitazioni della velocità sulle strade ad alta percorrenza sono state applicate in vari Paesi, anche della Regione Alpina
- ✓ Nel corso del Clean Air Dialogue la Commissione Europea ha citato questa come una delle possibili misure da adottare per agire sul trasporto stradale
- ✓ Le modifiche illustrate dovrebbero fornire un supporto nazionale alle Amministrazioni locali perché abbiano maggiori strumenti per intervenire sui loro territori e ridurre le emissioni di ossidi di azoto, soprattutto in caso di aree ad alta criticità legata al settore dei trasporti su strada



Grazie!

Cristina Leonardi

leonardi.cristina@minambiente.it

CNR IIA *di Roma presso il MATTM*

Direzione Generale per il clima, l'energia e l'aria

Divisione V - Qualità dell'aria e mobilità sostenibile