



CITTADINI PER L'ARIA

L'impatto sulla qualità dell'aria e sulla salute delle persone della proposta di ddl n. 1086 (Nuovo Codice della strada)

Dottoressa Gloria Pellone – Cittadini per l'aria Onlus

02.07.2024 - SENATO DELLA REPUBBLICA - 8ª COMMISSIONE AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA

PROCEDURE DI INFRAZIONE EU

2020_2299 - Cattiva applicazione in Italia della direttiva 2008/50/CE del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, per quanto concerne i valori limite per il PM2,5

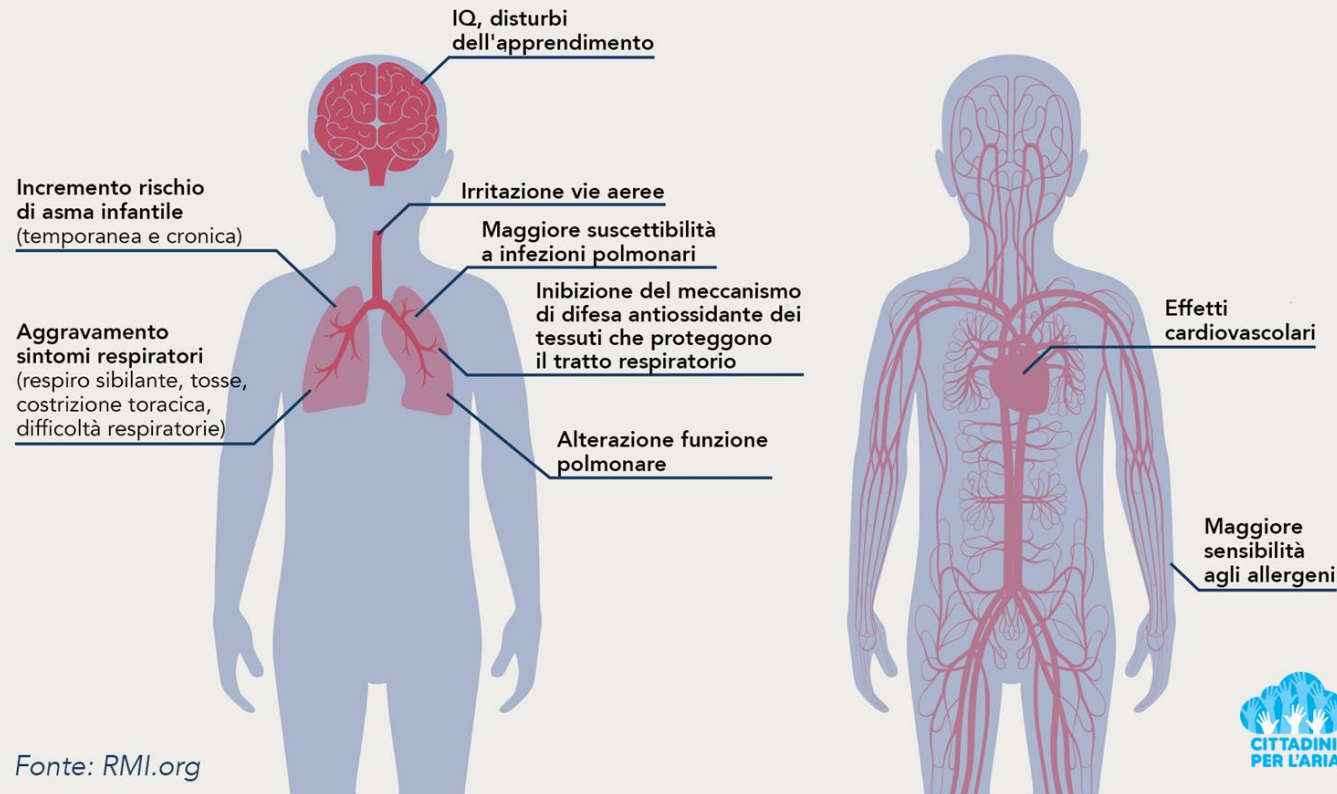
2015_2043 - Applicazione della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente ed in particolare obbligo di rispettare i livelli di biossido di azoto NO2 - Sentenza Corte Giustizia 12.5.2022 nella causa C-573/19,

2014/2147 - Aggravamento di infrazione esistente con costituzione in mora ex art 260 TFUE (1) - Cattiva applicazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente - Superamento dei valori limite di PM10 in Italia : Sentenza Corte Giustizia 19.12.2012 nella causa C-68/11 ; Sentenza Corte Giustizia 10.11.2020 nella causa C-644/18



L'impatto sulla salute dell'inquinamento atmosferico

Effetti sulla salute dei bambini dovuti all'esposizione da NO2 e particolato

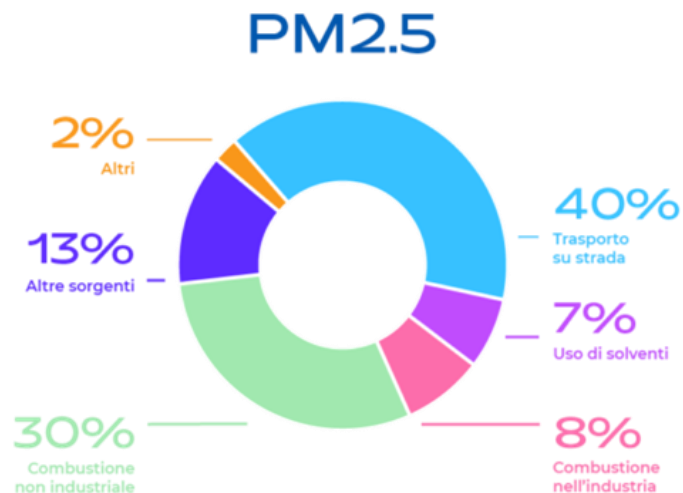
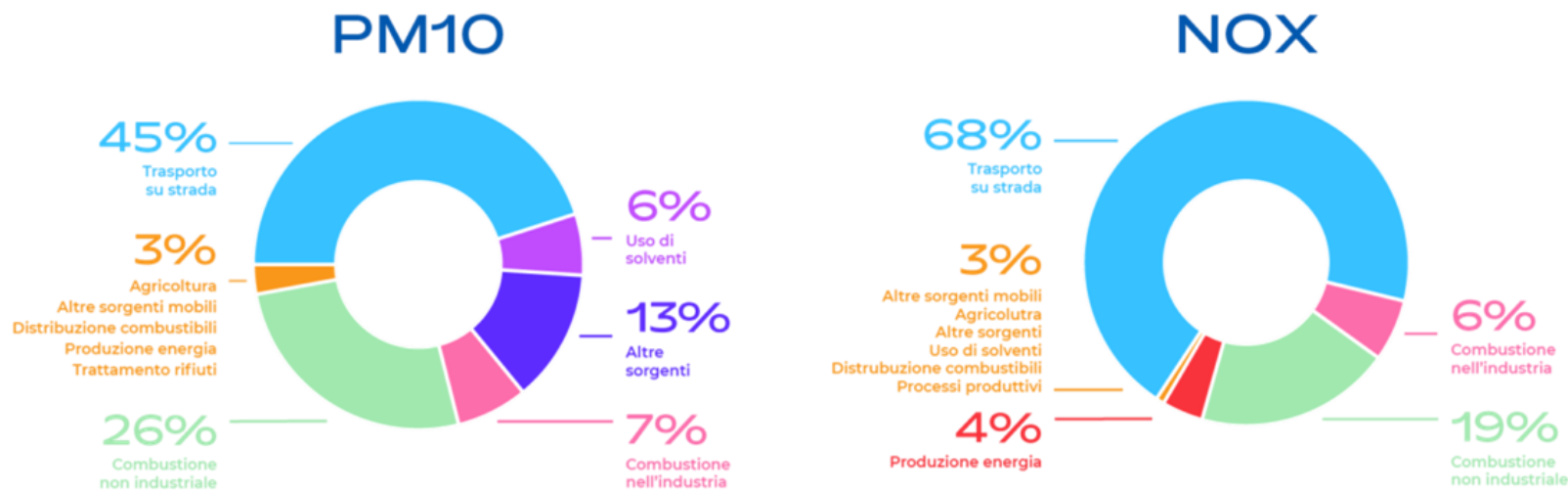


Le cause più frequenti di morte prematura riconducibili all'inquinamento atmosferico (WHO, 2018) sono le malattie cardiache e gli ictus, seguite dalle malattie respiratorie e il tumore ai polmoni. Inoltre, la letteratura scientifica ricollega l'esposizione all'inquinamento dell'aria a:

- aumento del rischio cardiovascolare (infarto, aritmia ventricolare, insufficienza cardiaca, ictus)
- aumento del cancro ai polmoni, alla vescica, al seno e ridotta sopravvivenza dei malati di tumore
- aumento di leucemia nei bambini
- aumento dell'asma e bronchite cronica
- aumento di allergie (rinite allergica, atopia e varie allergie)
- aumento del diabete di tipo 2
- aumento dei parti prematuri e basso peso alla nascita
- diminuzione dello sviluppo e della funzionalità polmonare nei bambini e insorgenza di asma associata all'esposizione durante la gravidanza
- deterioramento cognitivo negli anziani e nei bambini.

C'è una correlazione diretta fra la nostra salute e la quantità di inquinanti dell'aria a cui siamo esposti.

La qualità dell'aria, soprattutto nei contesti urbani, risente in grandissima parte dal traffico veicolare.



Il Grafico mostra, ripartiti in percentuali su base annua i contributi delle diverse fonti di emissioni ai principali inquinanti atmosferici per il territorio milanese.

(dati INEMAR-ARPA Lombardia 2020)

Art. 27. (Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)

Art. 24 (Modifiche al codice della strada in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato)

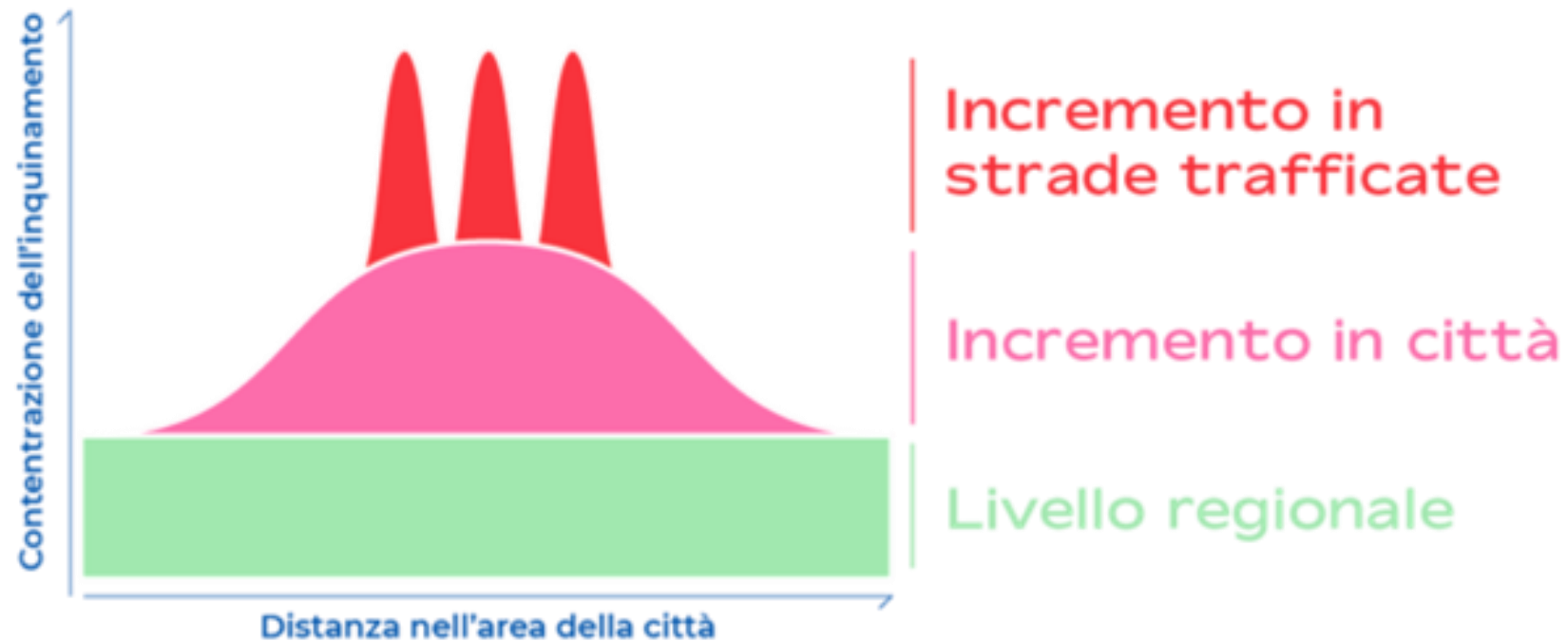
La formulazione comporta un rischio rilevante in relazione alle politiche di riduzione per la qualità dell'aria:

- 1) il testo pare prevedere l'attivazione di nuove ZTL solo *“ove risulti necessario, congiuntamente (..) ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria (..) tutelare il patrimonio culturale”* escludendone incomprensibilmente l'attivazione in contesti altamente inquinati privi del citato patrimonio;
- 2) il subordinare l'attivazione a *“esigenze di mobilità e di tutela della produzione”* rappresenta un ostacolo alla riduzione degli inquinanti dell'aria che dipende nelle aree urbane da una mobilità sempre meno motorizzata o comunque riservata a pochi veicoli con emissioni 0 o ridottissime;
- 3) la tutela della produzione non è associabile all'attivazione delle ZTL, come dimostrano sia le tante città che hanno attivato aree molto vaste e restrittive che gli studi in merito: la mancata attivazione delle ZTL contribuisce al danno economico determinato dall'inquinamento atmosferico (in Italia, rappresenta un costo pari al 6% del PIL(1)).

→ L'obiettivo principale delle zone a basse emissioni è quello di ridurre l'inquinamento dell'aria, in particolare il PM2.5 e gli ossidi di azoto (NO_x), inquinanti che nelle aree urbane derivano prevalentemente dal trasporto su strada, un settore responsabile di quasi il 40% delle emissioni di NO_x(2).

→ La letteratura scientifica attesta la capacità delle ZTL di ridurre l'inquinamento atmosferico e i volumi di traffico(3), apportando grandi benefici alla salute della popolazione(4).

Concentrazione dell'inquinamento in città



La distribuzione dell'inquinamento cambia quanto più ci si avvicina alle strade più trafficate, dove le concentrazioni di PM2.5 o NO2 sono considerevolmente più alte. Le ZTL riducono: 1) i picchi 2) il livello di tossicità delle concentrazioni

Art. 27. (Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)

Art. 24 (Modifiche al codice della strada in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato)

4) il rinvio nel testo al “*decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (..)*”, per l’individuazione dei “*parametri di qualità dell’aria (..)*” atti a giustificare l’introduzione di nuove ZTL, dovrebbe riferirsi a quelli eccedenti le nuove Linee Guida dell’OMS, che indicano soglie di concentrazione degli inquinanti a tutela della salute umana molto più ridotte dei limiti vigenti o futuri;

→ **qualora non fosse così, la disposizione sarebbe in palese violazione del diritto alla salute sancito dall’art. 32 della Costituzione**

5) l’ulteriore rinvio all’individuazione della tipologia di comuni che possono avvalersi di ZTL limita l’autonomia delle amministrazioni e viola il principio di sussidiarietà;

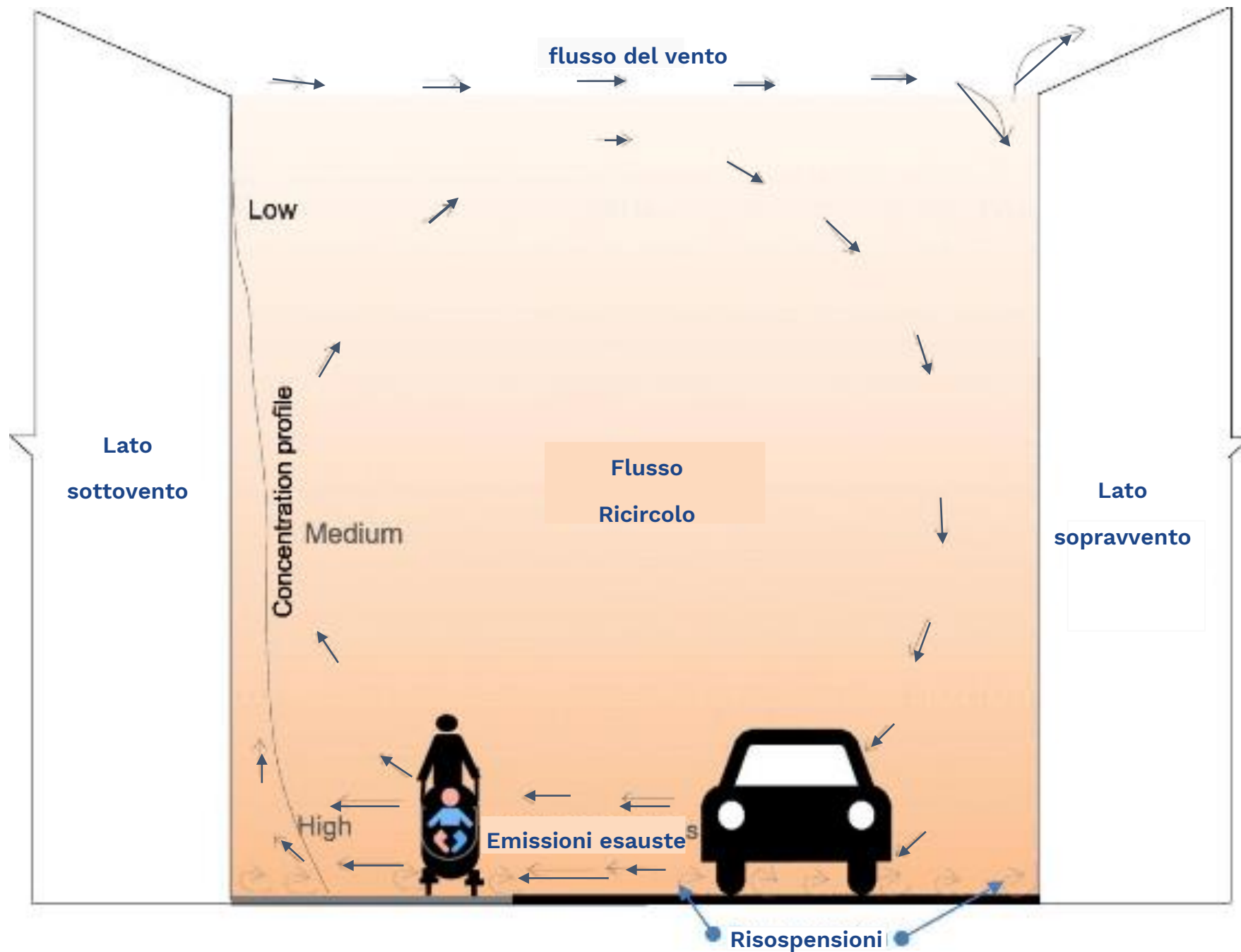
→ **considerando che in Italia nessuna area urbana rispetta le indicazioni dell’OMS (5) e che, in base al principio di sussidiarietà, i Comuni dovrebbero poter ridisegnare i propri territori - al fine di tutelare la salute pubblica, avendone una più approfondita conoscenza e essendo i Sindaci garanti, per legge, della salute pubblica.**

6) nella formulazione si stabilisce che chi circola abusivamente all’interno di una ZTL non potrà ricevere più di una multa al giorno

→ **il disincentivo all’auto passa anche attraverso le sanzioni, l’inquinamento urbano deriva sia dalle emissioni allo scarico dei veicoli che, sempre di più, per abrasione (pneumatici, asfalto, freni)**

→ **palese violazione del principio di uguaglianza, in alternativa si potrebbe premiare chi entra nelle ZTL con la bici**

La morfologia del contesto urbano favorisce l'accumulo degli inquinanti derivanti dal traffico nelle strade delle nostre città, motivo per cui risulta ancora più cruciale l'attivazione e il controllo di ZTL per la salvaguardia della salute pubblica.



Art. 10. (Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

- La formulazione restringe la possibilità di installare e usare gli autovelox fissi, mobili e in movimento, delegandone la previsione attraverso *”regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (..)”*

Il decreto interministeriale autovelox deve essere letto in combinato disposto con il presente ddl, prevedendo che:

- i dispositivi di controllo automatico potranno essere posizionati solo dietro autorizzazione del prefetto e ove si siano verificati troppi incidenti;
- sulle strade provinciali ed extraurbane potranno essere installati solo applicando un limite non inferiore a 20 km/h rispetto a quelli previsti dalla legge, altrimenti dovranno essere spenti o rimossi;
- in città non ne sarà previsto l'utilizzo in zone con limiti inferiori ai 50 km/h (escludendo quindi i luoghi sensibili ove già presente limite a 30km/h);

→ **limita l'autonomia delle amministrazioni, violando il principio di sussidiarietà;**

→ **gli autovelox sono essenziali per il ridisegno delle nostre città, la velocità incide sull'inquinamento atmosferico, tra i fattori che peggiorano l'inquinamento atmosferico ci sono le numerose accelerazioni seguite da decelerazioni improvvise, tipiche degli stop-and-go, per cui deve essere incentivata una percorrenza di velocità costante, possibile attraverso l'istituzione di limiti più contenuti (Città 30km/h) da monitorare per assicurarne il rispetto;**

Art. 10. (Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

→ A 30 km/h, infatti, in città le auto tendono a muoversi a velocità più costante, con conseguente calo delle emissioni inquinanti grazie alla riduzione delle:

- accelerazioni, a cui sono associati i maggiori picchi di emissioni di scarico dei veicoli con motore a combustione interna
- frenate, che producono emissioni di polveri sottili a causa dell'usura dei freni e dell'attrito degli pneumatici sulla strada.

→ Studi realizzati a Londra, a Berlino e in Belgio hanno confermato che limiti di velocità in città (30/20km/h) riducono le emissioni di particolato.(6) L'OMS inserisce le Città30 tra le strategie atte a rendere le nostre città più sane.

Il testo dell'art. 10 co. 1 lett. f) 1) dovrebbe inserire ulteriore modifica dell'art. 201 co. 1-bis lett. g-bis) volta a prevedere la possibilità di utilizzare i dispositivi di rilevamento per il rispetto delle c.d. zone ambientali e comunque per le limitazioni di percorrenza extra-urbane, determinate anche a livello regionale per la qualità dell'aria.

72.083 decessi all'anno per PM2,5

stimati per l'esposizione cronica al PM2,5 e ascrivibili ogni anno nel 2016-2019 a livelli medi annui di PM2,5 superiori a 5 mg/m³ (linea guida WHO 2021)

Di cui

39.629 nella sola Pianura Padana

Impatto sanitario dell'inquinamento atmosferico e della temperatura dell'aria in Italia: evidenze per azioni concrete - Stafoggia et al.

Art. 23. (Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta)

La formulazione del testo, prevedendo l'individuazione da parte del Comune della *“quota di aree destinate al parcheggio (..) tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento (..)”* e la previsione di un nuovo decreto del Ministero per l'individuazione delle *“caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo della durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati”* inciderà negativamente sulle prospettive di miglioramento della qualità dell'aria, delle temperature e della mobilità in ambito urbano;

→ Mediamente nelle nostre città il 50% dello spazio è occupato dalle auto parcheggiate e dalle infrastrutture ad esse dedicate.

→ Con l'aumento delle temperature le auto parcheggiate rappresentano in estate una ulteriore superficie che assorbe e diffonde calore.

→ Lo spazio della sosta viene di fatto sottratto all'utilizzo per la mobilità dolce, le bici, i pedoni, le cargo bike, la creazione di corsie preferenziali per i mezzi pubblici, il verde.

→ La riduzione della sosta determina un incremento della redditività delle aree commerciali liberate da essa.

→ si viola nuovamente il principio di sussidiarietà, limitando l'autonomia dei Comuni.

Art. 15. (Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

Art. 14. (Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi)

La formulazione delle *Modifiche alla disciplina della ciclabilità* si pone in maniera opposta a quanto indicato a livello europeo e dalla ricerca scientifica a sostegno della ciclabilità dei contesti urbani al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico.

I limiti posti alla possibilità di realizzare corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade ciclabili, etc. fino all'emanazione di un futuro regolamento ad hoc del Ministero, limita il perseguimento di una città che salvaguardi la salute pubblica.

→ E' dimostrato che l'aumento delle infrastrutture ciclabili è associato ad un incremento dell'utilizzo della bici come mezzo di spostamento, aumento che può giungere fino al 24,7%.(5)

→ L'utilizzo regolare della bicicletta per spostarsi migliora la salute - riducendo del 46% il rischio di sviluppare e del 52% quello di morire di malattie cardio circolatorie.

L'articolo 14 lett. m) prevede restrizioni e limitazioni numerose e dissuasive relativamente ai monopattini elettrici - seppur correttamente regolamentato l'uso nei commi precedenti - con l'effetto di penalizzare il settore della micromobilità elettrica.

→contribuiscono a ridurre l'inquinamento cittadino dovuto al traffico e incidono anche positivamente sullo spazio pubblico, grazie al loro ingombro ridotto



Conclusioni

Se la tutela della salute delle persone è interesse degli On. Senatori e Senatrici dell'VIII Commissione, appare necessario rivedere il testo di aggiornamento del Codice della Strada, in quanto con la presente formulazione non contribuisce in alcun modo a migliorare lo stato della qualità dell'aria nel nostro Paese.

L'Italia ha già subito tre condanne da parte della Corte di Giustizia per il superamento sistematico dei limiti imposti per gli inquinanti, la direzione da prendere deve essere quella della salvaguardia della salute pubblica, attraverso l'incentivo a un ridisegno della città, il sostegno alla pedonabilità e ciclabilità nei contesti urbani, il sostegno al trasporto pubblico e il disincentivo all'uso eccessivo dell'auto privata.



Riferimenti bibliografici

- (1) <https://www.bruegel.org/sites/default/files/2024-06/WP%2015%202024.pdf>
- (2) <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/sources-and-emissions-of-air>
- (3) <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920922003625?via%3Dihub#s0045>
- (4) <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920922003625?via%3Dihub#bib271>
- (5) <https://www.eea.europa.eu/themes/air/urban-air-quality/european-city-air-quality-viewer>
- (6) <https://www.who.int/publications/i/item/9789240004825>
- (7) <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0091743517304978#f0010>

Contatti

<https://www.cittadiniperlaria.org/>
segreteria@cittadiniperlaria.org