



LEGAMBIENTE

Milano, 14 gennaio 2020

Egr. Sig.
Giuseppe SALA
SINDACO METROPOLITANO
di MILANO

LETTERA APERTA

OGGETTO: Limitazione della crescita della presenza di autovetture pesanti nel traffico urbano e metropolitano milanese

Egregio Sindaco,

con oggi sono ormai **19 giorni** che, a Milano e Città Metropolitana, come peraltro in gran parte della Pianura Padana, stiamo respirando ininterrottamente aria con **livelli di polveri sottili mediamente doppi rispetto a quelli che la normativa europea considera tollerabili per la salute** umana: una situazione in cui le misure di emergenza fin qui programmate si stanno rivelando sistematicamente inefficaci in rapporto alla gravità della situazione.

Abbiamo da sempre riscontrato come molto positive le politiche per la limitazione di traffico e smog intraprese soprattutto entro i confini amministrativi della città capoluogo: le aree C e B, così come i forti miglioramenti nell'offerta di servizi di mobilità collettiva e/o condivisa, in abbinamento con le politiche sviluppate a livello di Regione e di bacino padano, hanno sicuramente portato a importanti miglioramenti della qualità dell'aria, anche se molto resta ancora da fare per orientare i comportamenti di mobilità dei cittadini a cui questi servizi sono rivolti, e per questo occorrerà accelerare l'attuazione delle misure dei PUMS e, in particolare, le misure di limitazione della sosta e di preferenziazione della mobilità attiva.

Quello che invece davvero non funziona è l'**intervento in situazioni di emergenza** quale quella che stiamo vivendo, determinate dal perdurare di condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti. In passato a queste condizioni si davano risposte sicuramente drastiche ed anche invasive sulla vita dei cittadini: dalla circolazione a targhe alterne ai blocchi del traffico. Queste misure avevano d'altro canto il vantaggio di trasmettere a tutti il 'polso' della gravità della situazione, e quindi di **motivare una modifica di comportamenti**. Oggi queste misure hanno perso gran parte della loro efficacia sotto il profilo della riduzione dell'inquinamento: il miglioramento delle motorizzazioni e la generalizzazione dell'inquinamento all'intero catino padano ha comportato una diminuzione della risposta del sistema atmosferico locale allo 'spegnimento' transitorio del traffico automobilistico, sebbene questo resti la principale fonte emissiva di inquinanti urbani (si veda in proposito l'ultimo inventario INEMAR, www.inemar.eu). Nonostante ciò, tuttavia, **è innegabile che l'accumulo di inquinanti sia**

esito di comportamenti individuali, e in particolare di scelte di mobilità, che devono essere responsabilizzate e, se necessario, penalizzate nella misura in cui determinino esternalità negative sulla qualità dell'aria e in generale sul benessere della comunità.

In particolare negli ultimi anni abbiamo assistito alla modifica della composizione del parco autovetture a favore di **motorizzazioni 'pesanti' (i cosiddetti SUV, ma non solo)** le quali, oltre a pesare maggiormente sul bilancio emissivo misurato allo scarico, impattano fortemente per le emissioni legate agli attriti (usura pneumatici, usura freni, consumo asfalto): è ormai noto che, in ambiente urbano, sono proprio gli attriti la fonte emissiva più rilevante per quanto riguarda la componente del particolato sottile primario.

I **parametri di peso, oltre che di ingombro**, delle autovetture pesanti determinano dunque non solo una perdita di efficienza per passeggeri trasportati (in quanto si riduce fortemente il rapporto tra spostamento utile e spostamento di 'tara'), e conseguentemente un **maggior spreco di energia e produzione di gas di scarico**, ma anche un **maggior contributo alle immissioni di polveri sottili determinate dall'attrito** con organi in movimento, da cui conseguono impatti diretti sulla salute.

Per queste ragioni riteniamo che un **provvedimento idoneo, da adottare alla prima dichiarazione di emergenza smog**, proporzionato e facilmente monitorabile con le attività di vigilanza, sia il **divieto temporaneo di circolazione per autovetture aventi peso a vuoto superiore ai 1200 kg** (riportato sul libretto di circolazione), a prescindere dal tipo di motorizzazione e dalla classe euro, in quanto tale classificazione fa esclusivo riferimento alle emissioni allo scarico.

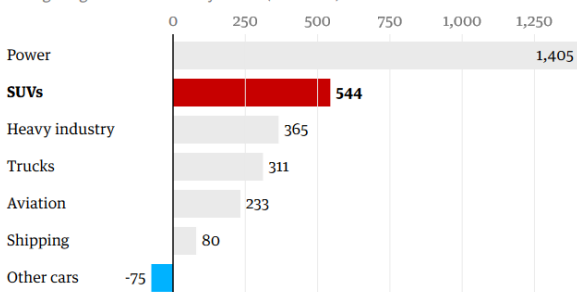
Le chiediamo di voler provvedere ad emettere misure di emergenza, anche in forma di ordinanza, che integrino i provvedimenti vigenti nel resto della regione con il **blocco, a scala di città metropolitana**, della circolazione delle autovetture pesanti, supportato dalle misure sanzionatorie previste in queste circostanze, eventualmente affiancandolo con altre misure, ad esempio di **riduzione della velocità consentita** (a 30 km/h nella viabilità urbana, a 60 km/h nella viabilità extraurbana), per limitare l'emissione e la risospensione in atmosfera di particolato primario.

Ci permettiamo inoltre di proporre di **stabilizzare tali misure recependole all'interno del redigendo piano aria-clima**, giacché sempre più dati indicano come la rincorsa a motorizzazioni private sempre più potenti, montate su veicoli sempre più pesanti, oltre ad

essere invasiva per l'infrastruttura urbana e per la sicurezza degli utenti della strada, determini un tendenziale aumento del peso della componente trasporti nel bilancio delle emissioni climalteranti, e pertanto allontani dal perseguimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra a livello di aggregato urbano.

Evidenze scientifiche di tale problematica

Change in global emissions by sector (in MtCO₂)



Source: IEA

emergente sono fornite da istituzioni internazionali, come la IEA (International Energy Agency, dati qui ripresi da Guardian del 25 ottobre 2019), che evidenziano come, anche a livello globale, la transizione verso **motorizzazioni private di massa crescente (SUVs) rappresenti, dopo la generazione energetica, il secondo global driver per contributo alla crescita delle emissioni climalteranti**. In particolare in Europa i dati IEA rivelano come la

componente 'SUV' nella motorizzazione privata sia salita dal 10% (nel 2010) ad oltre il 30% (nel 2018), ricalcando trend globali. La IEA nel suo sito, in un contributo firmato, conclude che *'Mentre le discussioni di oggi si focalizzano sui veicoli elettrici e sui miglioramenti del risparmio di carburante, l'analisi evidenzia il ruolo della dimensione media della flotta di automobili. Le auto più grandi e più pesanti, come i SUV, sono più difficili da elettrificare e la crescita della loro domanda può rallentare lo sviluppo di flotte di auto pulite ed efficienti. Lo sviluppo delle vendite di SUV, dato il peso sostanziale nella domanda di petrolio e nelle emissioni di CO2, influenzerebbe le prospettive nella transizione del settore auto, trascinando l'evoluzione della domanda di petrolio e delle emissioni di carbonio future* (nostra traduzione, articolo originale: Cozzi L, Petropoulos A, Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market, commentari su www.iea.org, 15 October 2019).

L'autorevolezza della fonte e l'oggettività del dato inducono a non sottovalutare le **politiche urbane che incidono non solo sui comportamenti di mobilità, ma anche sugli orientamenti di acquisto** di autovetture chiaramente incompatibili con le politiche climatiche, oltre che impattanti sulla salute, sulla sicurezza stradale e sui costi di manutenzione dell'infrastruttura urbana, aprendo una prospettiva di lavoro su cui pensiamo che **le città, e segnatamente Milano, debbano essere protagoniste** in quanto particolarmente sensibili ai costi generati dal fenomeno.

Sempre a disposizione per cooperare al perseguimento dell'interesse metropolitano, porgiamo cordiali saluti

Damiano Di Simine
responsabile scientifico,

Barbara Meggetto
Presidente,
Legambiente Lombardia