

Giovedì 08 Febbraio 2024

COMUNICATO STAMPA

I dati di “Mal’Aria di città 2024”: luci e ombre dell’inquinamento atmosferico nelle città

Legambiente FVG, in occasione della pubblicazione del rapporto “Malaria di città” e l’Associazione Italiana Medici per l’Ambiente (ISDE Italia) organizzano una conferenza stampa congiunta sul tema per sottolineare il forte nesso tra l’inquinamento atmosferico e effetti negativi sulla salute in termini di morti premature e costi sanitari. Nel prosieguo le considerazioni delle rispettive associazioni.

La lotta allo smog nelle città italiane è ancora in salita secondo il **nuovo report di Legambiente “Mal’Aria di città 2024”, redatto nell’ambito della “Clean Cities Campaign”**.

Infatti, nonostante una riduzione dei livelli di inquinanti atmosferici nel 2023, le città faticano ad accelerare il passo verso un miglioramento sostanziale della qualità dell’aria. I loro livelli attuali sono stabili ormai da diversi anni, in linea con la normativa attuale, ma restano distanti dai limiti normativi che verranno approvati a breve dall’Unione europea, previsti per il 2030 e soprattutto dai valori suggeriti dall’Organizzazione mondiale della sanità, evidenziando la necessità di un impegno deciso, non più rimandabile, per tutelare la salute delle persone.

Lo sanno bene i cittadini di gran parte della nostra regione che ormai da diverse settimane sono esposti a livelli di inquinamento insostenibili a garantire il rispetto e la tutela della salute umana. A titolo di esempio a Gorizia – che sconta problematiche transfrontaliere – le polveri sottili $PM_{2.5}$ hanno raggiunto il valore di $71 \mu/m^3$ (microgrammi su metro cubo di aria) quale media giornaliera del 06 febbraio, mentre le PM_{10} , sempre nella stessa giornata, hanno fatto registrare una concentrazione pari a $77 \mu/m^3$. A Pordenone e a Udine la situazione non cambia, anzi. Concentrazioni che hanno raggiunto valori medi giornalieri di 83 e di $68 \mu/m^3$ rispettivamente per le PM_{10} e $PM_{2.5}$ a Pordenone; $87 \mu/m^3$ di PM_{10} e $64 \mu/m^3$ di $PM_{2.5}$ a Udine. Meno allarmanti i dati registrati a Trieste ma comunque concentrazioni di $PM_{2.5}$ che sfiorano il doppio della soglia attuale. Valori che se confrontati sia con i nuovi limiti normativi previsti per il 2030 che con le soglie indicate dall’OMS per il 2035 richiedono urgentemente un taglio netto delle concentrazioni ed un forte impegno delle autorità locali verso politiche ed azioni atte a conseguire tale obiettivo.

Il **report di Legambiente** ha analizzato i dati del 2023 relativi alle concentrazioni delle polveri sottili (PM_{10} , $PM_{2.5}$) e del biossido di azoto (NO_2) raccolti dalle centraline di monitoraggio delle Agenzie regionali per la protezione ambientale dei capoluoghi di provincia.

Particolato PM_{10}

Le concentrazioni medie annue delle centraline risultano inferiori al limite massimo consentito dalla normativa vigente ($40 \mu g/m^3$), valori che si registrano costantemente negli ultimi 20 anni.

Si rileva una sostanziale conferma dei valori dell’anno precedente con lievi variazioni. Diminuisce leggermente il valore medio tra le quattro città (da $21 \mu g/m^3$ del 2022 si passa a $20,3 \mu g/m^3$ nel



LEGAMBIENTE
FRIULI VENEZIA GIULIA APS



2023) ma si conferma **stabile** negli ultimi cinque anni.

Pordenone e Udine confermano i valori del 2022 pari rispettivamente a 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Se si considerano i nuovi limiti previsti dalla revisione della Direttiva sulla Qualità dell'aria (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dal 2030) Pordenone e Udine mostrano valori superiori a quelli previsti. Preoccupa che nessuna città registra valori di PM_{10} inferiori a quelli previsti dalle nuove linee guida OMS che indica in 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ la media annuale da non superare. La riduzione delle concentrazioni per la tutela della salute pubblica risulta compresa tra il 21% di Trieste e il 35% di Pordenone.

Inoltre, il 2023 ha visto aumentare il numero di superamenti dei limiti di legge delle concentrazioni medie giornaliere di PM_{10} : inversione di tendenza a Pordenone, sono 26 gli sforamenti rispetto ai 17 del 2022 e ai 20 del 2021.

Particolato $\text{PM}_{2.5}$

Le concentrazioni medie annue si mantengono al di sotto della soglia di legge in vigore (fissato sulla sola concentrazione media annuale pari a 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) confermando sostanzialmente l'andamento degli ultimi anni (stabilità). In lieve diminuzione la media tra le quattro città (da 14,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ si scende a 13,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Pordenone conferma il valore del 2022 (16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$): le altre città mostrano valori da 12 a 13 microgrammi per metro cubo.

Nessuna città registra concentrazioni con valori inferiori al limite di 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ stabilito per il 2030 per raggiungere il quale sarebbe necessaria una riduzione compresa tra il 14% di Trieste e il 36% di Pordenone rispetto alle concentrazioni attuali.

Anche nel caso del $\text{PM}_{2.5}$ nessuna città mostra valori al di sotto della soglia di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ stabilita dall'OMS che ha come obiettivo esclusivamente la salute delle persone. Tale dato è particolarmente allarmante se si considerano gli effetti altamente negativi che tale inquinante ha sulla salute umana e sull'ambiente (l'Agenzia europea per l'ambiente stima in Italia, al 2021, 46.800 morti premature a causa del $\text{PM}_{2.5}$).

La maggiore criticità si presenta a Pordenone che dovrebbe abbattere le concentrazioni di $\text{PM}_{2.5}$ del 69% per raggiungere il valore dell'OMS. Anche per altre città l'impegno a ridurre le concentrazioni sarà notevole: a Udine la riduzione dovrà essere del 61%; a Gorizia e Trieste del 58%.

Biossido di Azoto – NO_2

Nel 2023, come avviene da alcuni anni, in nessuna città le concentrazioni medie annue superano il limite attuale di legge (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$): Pordenone (27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) e Trieste (22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) presentano i valori medi più alti (in diminuzione). A seguire Udine con 19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Gorizia conferma la tendenza decrescente e mostra il valore medio più basso pari a 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Udine e Gorizia rispettano anche il nuovo limite da raggiungere entro il 2030.

Più critica la situazione nei confronti del valore posto a tutela della salute umana dall'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$): tutte le città regionali ad oggi superano (e di molto) tale limite. Le criticità maggiori a Pordenone e Trieste che dovrebbero diminuire i livelli di NO_2 rispettivamente del 63% e 54%. Per Udine e Gorizia la riduzione dovrebbe essere del 47% e del 37%.

Le proposte. L'inquinamento atmosferico è un problema complesso, bisogna agire sulle diverse fonti inquinanti e strutturare azioni e politiche trasversali e integrate.

- **Muoversi in libertà e sicurezza per le città.** Servono investimenti massicci nel TPL, incentivi all'uso del trasporto pubblico con prezzi differenziati e gratuiti (pur in presenza di un'offerta di



LEGAMBIENTE
FRIULI VENEZIA GIULIA APS



trasporto pubblico costante, la drastica contrazione del TPL causata dalla pandemia non è del tutto recuperata, in particolare a Udine). Mobilità elettrica condivisa anche nelle periferie, predisposizione di programmi di incentivazione alla mobilità attiva (*bike to work; bike to school*). Trasformare la città per salvaguardare la salute e la qualità della vita attraverso le ZTL, LEZ (*Low emission zone*) e ZEZ (*Zero emission Zone*), elettrificazione anche dei veicoli merci, digitalizzare i servizi pubblici e ampliare le reti ciclo-pedonali. Sarà strategico ridisegnare lo spazio pubblico urbano a misura di persona (ampliare le zone pedonali ad oggi quasi inesistenti) con l'introduzione di limiti di velocità a 30 km/h rendendo al contempo la mobilità non solo più pulita, ma più sicura (Vision Zero incidenti) e realmente inclusiva.

- **Riscaldarsi bene e meglio.** Serve un grande piano di riqualificazione energetica del patrimonio edilizio pubblico e privato incentivando una estesa riqualificazione dell'intero settore edilizio accompagnato da azioni e politiche (normative, regolamenti, incentivi) finalizzate alla decarbonizzazione dei sistemi di riscaldamento e raffrescamento disincentivando e dismettendo le caldaie a gas a favore di sistemi più efficienti e alimentati da fonti rinnovabili. Vietare progressivamente le caldaie e generatori di calore a biomassa nei territori più inquinati; negli altri invece supportare l'installazione di tecnologie a emissioni "quasi zero", con sistemi di filtrazione integrati o esterni, o soluzioni ibride.
- **Monitorare per la tutela della salute.** È inoltre necessario cambiare anche la strategia di monitoraggio sinora impiegata, aumentando il numero di centraline di monitoraggio in modo da garantire una copertura di tutte le principali aree urbane. Con la prossima adozione di nuovi limiti più allineati con quelli dell'OMS, infatti, molte delle aree che ora sono in regola non lo saranno più e la verifica costante e puntuale della situazione sarà ancora una volta quanto mai necessaria. Vanno promossi e favoriti progetti di monitoraggio dal basso (*citizen science*) attraverso l'utilizzo di sensori, oggi disponibili a basso costo, che si possono affiancare alle centraline tradizionali, rendendo il monitoraggio distribuito, capillare e scientificamente fondato. Su questo Legambiente FVG e diversi circoli sono attivi da almeno 5 anni che vedono coinvolti istituti scolastici e università con progetti di informazione e analisi dei dati prodotti da centraline ad alta tecnologia (Progetto Genki), così come singoli cittadini mediante centraline auto costruite della rete europea Luftdaten.
- **Occuparsi anche delle campagne.** In aree rurali con agricoltura e allevamento intensivo, le emissioni agricole possono superare quelle industriali o urbane, occorre vigilare sul livello delle emissioni ammoniacali e favorire investimenti per la creazione di sistemi di trattamento, soprattutto per la produzione di biometano.

L'inquinamento atmosferico rappresenta un problema sistemico, interagendo direttamente con la salute umana. Prima causa per decessi prematuri per fattori ambientali in Europa con forti ripercussioni economiche. Inoltre, nelle città, la prima fonte di inquinamento e pericolo per la cittadinanza è il trasporto stradale a causa dell'emissione a suolo.

Seguono le considerazioni di ISDE Italia - Medici per l'Ambiente.

"Come ISDE Italia – Medici per l'Ambiente abbiamo colto questa occasione per esprimere le nostre considerazioni in merito all'acceso dibattito scaturito dalla contestazione, da parte dei ministri dei trasporti e dell'interno, del provvedimento del Comune di Bologna, che ha istituito il limite dei 30 km/h nelle strade dell'intero centro abitato, entrato in vigore dopo circa sei mesi di preparazione" dichiara Mario Canciani, Presidente regionale di Isde Italia.

Numerose città europee, come Bruxelles, Grenoble, Parigi, Chambery, Bilbao, Valencia, Berlino, Amburgo, Zurigo, Helsinki, Edimburgo, Graz, Londra hanno introdotto in ampie aree urbane centrali il limite dei 30 km/h. In Italia si viaggia a 30 km/h a Cesena, Olbia, Milano, a breve a Parma e speriamo anche a Udine. Il limite dei 30 km/h sembra costituire il **futuro della mobilità sostenibile urbana**. Gli abitanti delle metropoli che hanno già sperimentato l'impatto del provvedimento si dicono soddisfatti dei cambiamenti. Le statistiche mostrano che i tempi di percorrenza aumentano di circa **30 secondi per chilometro**, ritardo che appare giustificato dai miglioramenti della qualità di vita. Gli impatti positivi della riduzione della velocità urbana incidono



LEGAMBIENTE
FRIULI VENEZIA GIULIA APS



1) Sulla sicurezza stradale:

- nel 2022 in Italia gli incidenti stradali hanno provocato 3159 morti e 223475 feriti (tendenza in aumento, dati Istat)
- tra le cause principali dell'incidentalità stradale la velocità, il mancato rispetto della distanza di sicurezza, la mancata precedenza sugli attraversamenti, la distrazione
- il 73% degli incidenti, ed il 44% delle vittime, tra cui molti pedoni e ciclisti, si producono su strade urbane
- i mezzi più pesanti e potenti hanno maggiore capacità offensiva, perché in caso di scontro generano maggiori danni
- la mortalità in caso di incidente tra un impatto a 50 o 30 all'ora passa da oltre il 50% nel primo caso a meno del 10% nel secondo
- nelle città con limitata disponibilità di piste ciclabili diventa più importante ridurre la velocità delle auto aumentando la sicurezza stradale e permettendo alle biciclette di stare in strada assieme ai veicoli

2) Sull'impatto della velocità dei veicoli a motore:

- riducendo i limiti di velocità da 50 km/h a 30 km/h, è possibile ottenere un abbattimento medio del **rumore** nelle aree urbane compreso tra 3 dB e 5 dB, cioè si dimezza l'intensità sonora del traffico, con diminuzione del fastidio e dei disturbi del sonno dovuti al rumore del traffico stradale (fonte EEA, misure effettuate a Zurigo, Bruxelles)
- l'**inquinamento atmosferico** da traffico urbano, in condizioni di guida reale caratterizzate da continue frenate e accelerazioni, mostra una riduzione a 30 km/h rispetto a 50 km/h (riduzione della CO₂, degli ossidi di azoto e del particolato), ed una riduzione del consumo di carburante. Le auto ibride a 30 km/h viaggiano con motore elettrico.
- gli spostamenti in auto effettuati in 14 città italiane nel 2020, pur con variabilità significativa in relazione alle caratteristiche delle varie città, comportano già una velocità media inferiore ai 30 km/h nella grande maggioranza degli spostamenti (rapporto 2023 "Datamobility")

Isde pertanto, in accordo con numerose altre associazioni, esprime il proprio supporto alle città che si impegnano per una mobilità sicura e sostenibile.

Sandro Cargnelutti

Presidente regionale Legambiente FVG

ISDE - Medici per l'Ambiente

Dott. Mario Canciani