

QUALITÀ DELL'ARIA, LE PRIORITÀ

LE PRINCIPALI DIRETTRICI DI INTERVENTO PER AFFRONTARE IL PROBLEMA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA TOCCANO VARI LIVELLI DI GOVERNANCE E DEVONO ESSERE TRA LORO INTEGRATE.

Il problema della qualità dell'aria va affrontato su vari fronti, nessuno dei quali risolutivo, ma tutti indispensabili, e che necessitano di integrazione tra loro e di scelta di priorità, sulla base del rapporto complesso tra costi, benefici, tempi di realizzazione dei benefici stessi, accettabilità sociale (che passa anche e forse soprattutto attraverso una complessa opera di educazione volta a modificare i comportamenti). Queste, a mio avviso, le principali direttrici di intervento, tra le quali definire, appunto, le priorità. Tra questi temi si articola gran parte dei contributi del Sistema nazionale della protezione e prevenzione ambientale, a convegno a Bologna il 20 e 21 marzo 2014, in preparazione della XII Conferenza nazionale (Roma, 10 e 11 aprile):

- **Inquinamento diffuso della pianura padana, una criticità per l'Europa.** Questa regione europea rappresenta l'unica zona di estese dimensioni nella quale si manifestano contemporaneamente situazioni di superamento sistematico dei valori limite per le polveri (una procedura di infrazione e una *pilot action*), il biossido di azoto (una procedura in parziale deroga) e l'ozono. Il principale elemento critico che il governo nazionale e i governi regionali devono affrontare è dimostrare che i piani adottati consentono il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria in modo efficace e con costi sostenibili. A questo scopo è necessario agire su scala estesa in modo sostanziale, mobilitando risorse significative a sostegno di politiche che agiscano sugli inquinanti primari, ma soprattutto sui precursori di PM secondario (circa il 70% del PM totale). Gli studi modellistici sostenuti da evidenze sperimentali come *Supersito* mostrano che i principali inquinanti da ridurre sono NO_x poi NH₃ e VOC, oltre che PM primario.
- **Sistema integrato dei trasporti.** È un obiettivo strutturale particolarmente importante per la pianura Padana, con nuove modalità di circolazione nei centri urbani, passaggio dalla gomma al ferro, sviluppo del trasporto pubblico.
- **Agricoltura e allevamento.** Le analisi condotte da ArpaER per il piano di risanamento della qualità dell'aria hanno evidenziato il notevole contributo dell'ammoniaca nel sostenere i processi di

inquinamento e il notevole potenziale di riduzione dell'inquinamento secondario attuando politiche che limitino il contributo delle attività agricole (concimazioni e stoccaggio e spandimenti delle deiezioni animali). Queste valutazioni hanno trovato una prima conferma sperimentale proprio nell'ambito del progetto *Supersito*.

- **Grandi impianti.** La deindustrializzazione ha certamente ridotto l'impatto inquinante nella pianura Padana, la sostituzione delle fonti energetiche più inquinanti ha quasi azzerato alcune delle tradizionali emissioni nocive (derivati dallo zolfo); tuttavia, l'attenzione non deve diminuire su altri insidiosi composti, spesso precursori di inquinanti secondari, oggi i più critici.
- **Impianti di medie dimensioni.** Qui è centrale l'organizzazione dei controlli e più ancora la gestione dei processi di autocertificazione (nell'ambito delle Aua).
- **Qualità del combustibile.** Oggi ci si muove tra esigenza di superamento delle fonti fossili e valutazione degli impatti, tutt'altro che secondari, di talune fonti rinnovabili (ad es. le biomasse). Necessario anche ridurre l'uso dei combustibili maggiormente inquinanti nei trasporti, come il gasolio.
- **Produzione transfrontaliera.** Lo sviluppo economico di paesi est-europei fino a poco tempo fa depressi, che sta avvenendo con tecnologie industriali obsolete e spesso con scarsi controlli e precauzioni ambientali, è una fonte rilevante di produzione di solfati, trasportati poi anche sovranazionalmente, precursori di polveri ultrasottili, che potrebbero ulteriormente aggravare l'inquinamento delle nostre regioni. È necessario rafforzare la cooperazione con questi paesi, con progetti di trasferimento delle conoscenze e delle tecnologie cofinanziati dall'Unione europea.
- **Eurovignette.** Non è utopico pensare che per attraversare la pianura Padana su gomma possa essere necessario "pagare l'inquinamento" che si produce, analogamente a ciò che avviene in alcuni paesi d'oltralpe. Ovviamente, una misura di questo tipo, concordata razionalmente e a livello europeo, è volta a rendere più competitivo il trasporto su ferro e a generare fondi per interventi di risanamento locale.

- **Mantenere, integrare, razionalizzare e migliorare i sistemi di monitoraggio (reti e supersiti), valutazione e previsione (modelli e inventari emissioni).** Le difficoltà di finanziamento potrebbero essere in parte coperte attraverso progetti europei (bandi *Life* e *Horizon*) finalizzati alla predisposizione di strumenti tecnici per mettere a punto le politiche e monitorarne l'applicazione e i risultati che vanno poi sostenuti a livello politico.
- **Modellistica "pubblica" per la qualità dell'aria.** A oggi, quasi solo Arpa Emilia-Romagna dispone di, e sviluppa, una modellistica autonoma di valutazione della qualità dell'aria. Occorre stringere maggiormente i rapporti interregionali per passare a un modello "di comunità" e utilizzare le opportunità del programma Ue *Copernicus* per sviluppare questa modellistica pubblica e configurare le Agenzie come utenti prioritari dei servizi europei nel settore atmosfera e clima.
- **Supersito.** L'esperienza avviata da ArpaER, che si concluderà nel 2016, sta fornendo preziose informazioni a supporto delle politiche pubbliche. Occorre dunque sviluppare i contatti in corso per ampliare territorio di riferimento e durata delle attività di *Supersito*, intendendo con ciò l'analisi specialistica della qualità dell'aria, orientata a cogliere le diverse fonti e il loro contributo ai fattori inquinanti.
- **Disponibilità Ue a finanziare progetti integrati.** La nuova politica comunitaria individua la possibilità di ottenere fino a 10 milioni di euro di cofinanziamento per le aree più critiche nell'ambito del nuovo programma *Life+*, purchè le misure previste siano integrate da fondi strutturali e incluse nei Por. A tale scopo, le Regioni del bacino padano hanno avviato un'azione di coordinamento per la quale è necessario sostegno e partecipazione attiva del governo nazionale per negoziare i finanziamenti. I settori chiave di intervento a scala sovraregionale sono trasporti (veicoli pesanti diesel per trasporto merci), grandi impianti, agricoltura.

Stefano Tibaldi

Direttore generale Arpa Emilia-Romagna