



90.000 decessi in Italia a causa dello smog
**1 miliardo di euro di sanzione dalla Unione
Europea in arrivo**

La soluzione:
Proposta di legge per abolire il motore a scoppio

A cura degli Uffici Comunicazione e Organizzazione della Federazione dei Verdi

INDICE

Negli ultimi dieci anni più vittime della Prima Guerra Mondiale	pag. 3
Le sanzioni e i costi per la collettività.....	pag. 3
10 mesi di vita in meno per ciascun italiano	pag. 3
Una dopo l'altra verso le emissioni zero (ZEV)	pag. 4
La prossima è la Francia	pag. 4
La Volvo pioniera	pag. 5
Italia ultima della classe	pag. 5
La soluzione definitiva: abolire il motore a scoppio entro il 2030	pag. 6
La nostra proposta di legge di iniziativa popolare.....	pag. 7
15 idee immediate al Governo per fronteggiare il problema dello smog	pag. 10
Allegato A (Tabella morti premature a causa dello smog in Europa)	pag. 11

A causa dell'inquinamento, negli ultimi dieci anni più vittime della Prima Guerra Mondiale

Nonostante ciclicamente si continui a parlare di “emergenza Smog” per poi dimenticarci della guerra in corso, in Italia i limiti europei del Pm10 (polveri sottili) sono stati sforati sistematicamente fra il 2009 e il 2016 nel 40% dei casi e per sei anni su sette nel 18%. Il dato più preoccupante sugli effetti dello smog in Italia è dell'Agenzia europea dell'ambiente (Aea): **la Penisola nel 2016 ha registrato più di 90.000 decessi di morti premature rispetto alla normale aspettativa di vita** a causa dell'inquinamento dell'aria, su un totale di 520mila a livello Ue. In questa drammatica classifica dei decessi per smog, **tra i 28 Paesi dell'Unione europea l'Italia è quello con il più alto numero.** (vedi allegato A). Questo vuol dire che negli ultimi dieci anni, nel nostro paese, si possono stimare, **a causa dell'inquinamento, più di 900.000 morti, più vittime civili della Prima Guerra Mondiale** (stimate in 589.000 italiani).

Sono tre gli agenti killer responsabili del record negativo: le micro polveri sottili (Pm2.5), il biossido di azoto (NO2) e l'ozono, quello presente nei bassi strati dell'atmosfera (O3). A questi inquinanti **lo studio attribuisce rispettivamente 66.630, 21.040 e 3.380 morti** premature in Italia, da qui il totale di 91.050 decessi.

Le sanzioni e i costi per la collettività

Dalla Unione Europea sono in arrivo ben due procedure di infrazione nei confronti dell'Italia, per i livelli di biossido di azoto e di Pm10. Se l'Italia non risponderà (come finora a fatto, a differenza degli altri paesi europei fuori norma) **arriverà una sanzione di 1 miliardo di Euro.**

10 mesi di vita in meno per ciascun italiano

L'altro studio da prendere come riferimento è il **Progetto VIIAS, Valutazione Integrata dell'Impatto dell'Inquinamento atmosferico sull'Ambiente e sulla Salute** che è finanziato nel quadro delle iniziative del Centro Controllo Malattie (CCM) del Ministero della Salute e che ha elaborato la prima mappa dettagliata dell'impatto sanitario dell'inquinamento in Italia.

Applicando sofisticati modelli previsionali della concentrazioni degli inquinanti su tutto il territorio nazionale, il progetto VIIAS ha stimato sia l'esposizione della popolazione italiana, sia la mortalità totale che quella per malattie respiratorie, cardiocircolatorie e tumore del polmone in tutta Italia fino al dettaglio regionale. Partendo dai dati per morti da smog del 2005, il VIIAS ha ipotizzato che, la completa adesione in tutta Italia ai limiti di legge previsti dalla normativa europea e nazionale, **salverebbe la vita a ben 11.000**

persone l'anno rispetto a PM 2,5 e PM 10 e a **14.000 persone l'anno per l'NO2**, quindi si potrebbero avere ben 25.000 decessi l'anno in meno. E' sempre lo stesso Progetto VIIAS che indica che, a causa dello smog, **l'aspettativa di vita di ciascun italiano cala di 10 mesi.**

Una dopo l'altra verso le emissioni zero (ZEV)

La prima a scattare verso il traguardo delle emissioni zero è stata l'Olanda, che l'anno scorso ha avviato l'iter legislativo per chiudere la vendita delle auto inquinanti entro il 2025. Un passo conseguente all'impegno preso con gli altri governi riuniti nella Zero-Emission Vehicle Alliance (oltre ai Paesi Bassi, in Europa: Germania, Norvegia e Regno Unito; California, Connecticut, Maryland, Massachusetts, New York, Oregon, Rhode Island e Vermont negli Stati Uniti; il Québec in Canada). Cioè: la completa transizione, entro e non oltre il 2025, ai veicoli a zero emissioni (ZEV). Il compimento di questo programma dovrebbe ridurre di oltre 1 miliardo di tonnellate all'anno le emissioni di anidride carbonica dovute ai trasporti, mentre le emissioni dei veicoli a livello mondiale verrebbero ridotte di circa il 40%. Un'imponente riconversione della mobilità perseguita dai governi, nelle rispettive giurisdizioni, a colpi di incentivi (non solo finanziari), campagne di sensibilizzazione dei consumatori e soprattutto l'installazione di capillari infrastrutture di ricarica.

La prossima è la Francia

L'annuncio di Hulot allinea la Francia alla road map della ZEV Alliance, che rappresenta circa la metà delle vendite di veicoli elettrici in tutto il mondo. Del resto proprio la Francia è il Paese europeo in cui si vendono più auto elettriche, e ha nella Renault il leader del mercato a zero emissioni. L'orizzonte indicato dal ministro è in via di definizione da anni. Il Piano nazionale per lo sviluppo dei veicoli elettrici e ibridi risale all'ottobre 2009. Nel 2013 è stato lanciato l'obiettivo di 2 milioni di auto elettriche entro il 2020, con 97mila punti di ricarica. Hulot si è trovato sulla scrivania il progetto messo a punto dal suo predecessore con il governo Hollande, la socialista Ségolène Royal, per la realizzazione di 12mila nuove colonnine entro il 2018. Per quanto oggi possa apparire clamorosa, insomma, la svolta elettrica francese è tutt'altro che improvvisata.

La Volvo pioniera

Nel presentare il piano, Hulot ha citato il caso della svedese (ma di proprietà cinese) Volvo, che proprio ieri ha annunciato l'intenzione di produrre dal 2019 solo veicoli elettrici e ibridi (cioè quelli che abbinano i mpropulsori tradizionali, a benzina e Diesel, a un'unità elettrica), con l'obiettivo di arrivare entro il 2025 a mettere sul mercato un milione di auto elettrificate. «La richiesta di auto elettrificate è crescente e sempre più esplicita — ha spiegato Håkan Samuelsson, presidente e amministratore delegato dell'azienda che ha sede a Göteborg, in Svezia — e noi vogliamo rispondere ai bisogni presenti e futuri dei nostri clienti».

Italia ultima della classe

Nel 2016, in Europa, sono stati venduti 102.625 veicoli esclusivamente a batteria, in aumento del 4,5% rispetto all'anno prima. Di questi, 27.307 sono stati immatricolati in Francia. Al secondo posto della classifica la Norvegia (24.221), che tuttavia è il Paese con la maggiore quota di auto elettriche in circolazione: quasi il 40%. Seguono, oltre la soglia delle 10mila unità, Germania (13.621) e Regno Unito (11.194). In crescita, e di molto, a livello europeo, anche i numeri delle vetture ibride: +61%. L'Italia? Se le auto totalmente elettriche sono pochissime, la quota è pari allo 0,1 (si tratta di 995 immatricolazioni tra gennaio e giugno di quest'anno, ma contro le 690 dell'anno scorso: un «balzo» in avanti di oltre il 44%), le ibride cominciano invece a formare un mercato visibile (quasi 34mila vendite nel primo semestre dell'anno: in crescita del 68,8% rispetto allo stesso periodo del 2016, che significa il salto dall'1,9% del mercato al 3,3).

La soluzione definitiva: abolire il motore a scoppio entro il 2030

Il motore a scoppio ha ormai fatto il suo tempo: è obsoleto inquina molto, è rumoroso ed è poco efficiente dal punto di vista energetico.

Una buona parte dell'energia prodotta serve a vincere gli attriti meccanici e per produrre calore che deve essere disperso pena la fusione del motore, insomma la peggior tecnologia da usare per dei mezzi di trasporto. I gas provocati dalla combustione del petrolio ed i suoi derivati producono monossido di carbonio che si fonde con i globuli rossi del nostro sangue e ci avvelena, provocando malattie e tumori. **E, come abbiamo visto sopra, ben 90.000 persone muoiono ogni anno a causa dello smog.**

Perché dobbiamo vivere inquinandoci l'aria da soli?

Votiamo subito una legge, come nel 2003 quella che aboliva il fumo nei luoghi pubblici chiusi, che migliori il nostro futuro e getti le basi per una vera e propria rivoluzione ecologica. **Una legge come hanno fatto in Olanda e Norvegia che metta al bando il motore a scoppio entro il 2030.**

Basta inquinare l'aria, l'acqua, la terra. Intanto cominciamo con l'automobile e votiamo una legge che dal 1° gennaio del 2030 consenta solo più la vendita di veicoli ad emissioni zero.

Basta con questa farsa di veicoli euro 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7...27 che continuano ad inquinare e che ci obbliga a cambiare auto periodicamente anche se non vogliamo o non abbiamo i soldi per comprarla.

La macchina elettrica esiste, è in commercio e funziona molto bene nel silenzio e nell'assenza di inquinamento dell'aria.

La nostra proposta di legge di iniziativa popolare

Premesso che molte grandi case automobilistiche hanno già annunciato che dismetteranno la produzione di auto a trazione diesel, tra queste la Volvo e la Renault, e che in Gran Bretagna e Francia si pensa di vietarne la circolazione nei prossimi anni; alla luce degli ultimi dati dell'Agenzia europea dell'ambiente (Aea) in cui si specifica che la Penisola nel 2013 ha registrato più di 90.000 decessi di morti premature rispetto alla normale aspettativa di vita a causa dell'inquinamento dell'aria, su un totale di 520mila a livello Ue; proponiamo questa proposta di legge di iniziativa popolare che ha come titolo:

DIVIETO DI VENDITA E CIRCOLAZIONE DELLE AUTO TRAINATE DA MOTORI DIESEL E BENZINA ENTRO IL 2030

Articolo 1 - FINALITA'

La presente legge ha come obiettivo quello di dare attuazione agli accordi sul clima dell'Onu e contribuire attraverso i processi di innovazione tecnologica, a partire da quello industriale, di ridurre drasticamente le emissioni inquinanti nel trasporto pubblico e privato

Articolo 2 - DIVIETO DI VENDITA E CIRCOLAZIONE DI AUTO TRAINATE CON MOTORI DIESEL E A BENZINA

Al fine di ridurre drasticamente le emissioni inquinanti dei motori diesel e a benzina, responsabili di elevati costi sanitari e sociali, dal 31 dicembre 2025 è vietata la vendita di autoveicoli e motoveicoli trainati da motori diesel e la loro circolazione non sarà più autorizzata dal 31 dicembre 2030. Per le auto trainate da motori a benzina il divieto di vendita partirà dal 31 dicembre 2030 e di circolazione dal 31 dicembre 2038.

A partire dal 1 gennaio 2022 è fatto divieto per tutti gli autoveicoli trainati da motori diesel nel trasporto privato circolare nelle città che hanno superato i 35 sforamenti annui di pm10 così come previsto dal dm

Articolo 3 - TRASPORTO PUBBLICO e PIANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

1) Il governo è impegnato ad approvare entro il 2019 il piano nazionale per la mobilità sostenibile che abbia come obiettivo un aumento del 35% del trasporto locale su ferro e la realizzazione di 1000 km di nuove tramvie. La circolazione dei bus ad alimentazione diesel sarà vietata nelle città dal 31 dicembre 2025 mentre quelli a benzina la circolazione sarà vietata a partire dal 31 dicembre 2030.

2) Il piano per la mobilità sostenibile avrà come obiettivo quello di realizzare un adeguato sviluppo delle colonnine per le ricariche elettriche di mezzi privati e pubblici tale da soddisfare la domanda di mezzi elettrici che si determinerà al 31 dicembre 2030.

3) Obbligo di previsione nei piani urbani del traffico di vie e piste ciclabili in accesso e uscita dalla città e dentro le città.

4) E' vietato l'utilizzo di olio di palma come biocarburante al fine di contribuire alla riduzione della deforestazione.

Articolo 4 - INCENTIVI E FISCALITA' VERDE

1) Al fine di favorire il processo di transizione ecologica, finalizzato all'eliminazione del motore a combustione, sono previsti incentivi pluriennali per l'acquisto di auto elettriche o ibride plug in. Gli

incentivi sono graduati sulla base del reddito. Redditi inferiore ai 35 mila euro 8 mila euro. Dai 36 mila euro sino ai 65 mila euro 4000 euro. Dai 66 mila euro fino ai 99 mila euro 2.000 euro. Sopra i 100 mila euro nessun contributo sarà concesso. Per le categorie professionali è previsto il super ammortamento pari al 140%

2) La tassazione sul lavoro è ridotta del 10% e il 7% spostata agli investimenti tecnologici per le conversioni industriali e per l'ambiente la restante parte è destinata al reddito.

3) Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1 e 2, pari a xxxxmilioni di euro a decorrere dall'anno 2020, si provvede mediante le entrate derivanti dall'istituzione a partire dal 31 dicembre 2019 di una carbon Tax che arrivi gradualmente secondo un cronoprogramma stabilito dal ministero dell'ambiente di concerto con il ministero dello sviluppo economico al prezzo di 140 euro tonnellata nel 2030.

Articolo 5 - POLITICHE TRANSITORIE

La presente proposta di legge impegna il Governo ai fini della diffusione della mobilità elettrica, all'adozione di misure temporanee che incoraggino tale transizione, tra le quali:

1. Incentivare il consumatore al cambiamento culturale attraverso una pianificazione urbana integrata, una miglior gestione della domanda di trasporti e un efficace sistema di comunicazione. Favorire la graduale adozione di veicoli elettrici a emissioni nulle e veicoli ibridi plug-in ad elevata autonomia in elettrico e la realizzazione di una ragionevole rete di ricarica che ne assicuri flessibile operatività.

2. Istituire un Tavolo istituzionale con le aziende produttrici di auto per favorire la produzione dell'auto elettrica e la riconversione industriale di impianti di produzione esistenti.

3. Attuare lo sviluppo di una efficiente rete di ricarica accessibile al pubblico, in linea con le indicazioni fornite dal PNIRE - Piano Nazionale di Infrastrutturazione per la Ricarica dei veicoli Elettrici – e con l'obbligo introdotto dal D.Lgs. del 16 dicembre 2016 n. 257 sulla realizzazione della stessa entro il 2020, e commisurata alla prevedibile diffusione della mobilità elettrica.

4. Incentivi all'acquisto dell'auto elettrica e ai sistemi di retrofit (che trasformano le auto a combustione in auto elettriche), già previsti dal decreto n. 219/2015 e prevedere l'estensione del decreto ai motorini e ai mezzi pesanti sopra le 3.5 tonnellate.

5. Ampliare la possibilità di ricarica negli immobili residenziali e aziendali, sulla scia del D.Lgs. del 16 dicembre 2016 n. 257, che ha introdotto obblighi per consentire la ricarica dei veicoli elettrici negli immobili di futura costruzione siano essi residenziali o meno, promuovere l'estensione della fruibilità di tali servizi anche agli edifici esistenti.

6. Promuovere i sistemi di multi-sharing con mezzi elettrici così da ridurre le emissioni inquinanti oltre che la congestione del traffico (quadricicli e motocicli, biciclette a pedalata assistita). Ed ancora promuovere le flotte auto aziendali a basso impatto ambientale, anche per i veicoli dati in concessione d'uso ai dipendenti, i bus e minibus elettrici nel TPL, già fatta con successo in diverse città europee, nonché la liberalizzazione delle licenze per i taxi elettrici.

15 idee immediate al Governo per fronteggiare il problema dello smog

Ecco in 15 punti le nostre proposte per un piano nazionale per lotta allo smog.

- 1) Serve un decreto del governo **per uniformare nei comuni le decisioni di contrasto allo smog dei sindaci** in caso di superamenti limiti di legge degli inquinanti. Inammissibile che ci sono sindaci che emettono ordinanze diverse tra loro, generando confusione e perdita di credibilità nelle istituzioni.
- 2) Bisogna recuperare il progetto del governo Prodi, defanziato dal governo Berlusconi, **1000 treni per i pendolari. E realizzare 200 km di rete per tram e metro superficie**. Istituire il fondo nazionale per il riammodernamento del parco mezzi pubblici locali che è il più vetusto d'Europa: una media di 13 anni contro i 7 anni di altri paesi europei.
- 3) Introdurre nel contratto di lavoro pubblico e privato **il bonus trasporti per chi lascia la macchina a casa e usa i mezzi pubblici**, mobilità sostenibile o condivisa.
- 4) **Divieto definitivo di circolazione in ambito urbano dei veicoli più inquinanti** a partire dai diesel e i SUV come già deciso dalla città di Parigi.
- 5) Rendere strutturale e definitivo il provvedimento per **le detrazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie per l'efficientamento energetico per riammodernare tutto il patrimonio edilizio italiano**. Divieto di uso di idrocarburi ad esclusione del metano, nel riscaldamento degli edifici a partire dal 2017. Obbligo di applicazione della contabilizzazione di calore nei condomini.
- 6) **Piano per la realizzazione di stazioni di erogazione di energia elettrica per le auto elettriche**.
- 7) Piano obbligatorio per ogni città di **realizzazione di vie ciclabili per l'accesso alle città e ai luoghi di lavoro**. Italia è ultimo paese in Europa per uso biciclette per spostamento nei luoghi di lavoro e studio.
- 8) Piano per la realizzazione di **nuovi 10.000 boschi urbani nelle città italiane**.
- 9) **Veri controlli sulle emissioni delle auto**: applicazione dei nuovi criteri di prova di omologazione per i veicoli immessi sul mercato, con verifica su

strada e dichiarazione obbligatoria dei risultati reali di consumo e d'inquinamento risultanti.

10) **Più isole pedonali nei centri delle città e introduzione del road pricing**, finalizzando il ricavato al finanziamento del trasporto pubblico e più controlli per il rispetto del codice della strada nei centri urbani. Verificare attuazione dei piani di risanamento aria delle regioni

11) Un piano per la mobilità condivisa: **car pooling, car sharing, bike sharing e Uber**.

12) L'Italia ha record di auto immatricolate in Europa **il diritto alla mobilità** andrà progressivamente garantito nelle città con i **mezzi pubblici**.

13) **Trasferire i sussidi dall'autotrasporto al Trasporto pubblico locale**. In 15 anni sono stati erogati dallo Stato al trasporto merci su gomma oltre 6 miliardi di euro.

14) **Eliminare l'inquinamento industriale** che coinvolge ben sei milioni di persone, da Trieste passando per Taranto arrivando a Priolo. Applicare il principio chi inquina paga e realizzare le bonifiche. Le autorizzazioni integrate ambientali (AIA) dovranno essere rigorose con controlli e monitoraggi in continuo degli inquinanti a partire dalle diossine. Il personale e le strumentazioni di controllo delle Arpa (agenzie regionali protezioni ambiente) vanno potenziati.

15) Un **piano energetico zero carbonio con obiettivo 100% energie rinnovabili al 2050 e fermare le trivellazioni**.

Table 10.1 Premature deaths attributable to PM_{2.5}, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28 in 2013

Country	Population	PM _{2.5}		NO ₂		O ₃	
		Annual mean (†)	Premature deaths	Annual mean (†)	Premature deaths	SOMO35 (†)	Premature deaths
Austria	8 451 860	15.7	6 960	19.3	910	5 389	330
Belgium	11 161 642	16.6	10 050	23.6	2 320	2 520	210
Bulgaria	7 284 552	24.1	13 700	16.5	570	4 082	330
Croatia	4 262 140	16.8	4 820	15.8	160	5 989	240
Cyprus	865 878	17.1	450	7.3	< 5	7 900	30
Czech Republic	10 516 125	19.6	12 030	17.1	330	4 266	370
Denmark	5 602 628	9.6	2 890	13.0	60	2 749	110
Estonia	1 320 174	7.8	690	10.8	< 5	2 545	30
Finland	5 426 674	5.9	1 730	9.4	< 5	2 011	80
France	63 697 865	14.5	45 120	18.7	8 230	4 098	1 780
Germany	80 523 746	14.2	73 400	20.4	10 610	3 506	2 500
Greece	11 003 615	19.7	13 730	14.6	1 490	8 532	840
Hungary	9 908 798	18.2	12 890	16.8	390	4 604	460
Ireland	4 591 087	9.2	1 520	11.6	30	2 043	50
Italy	59 685 227	18.2	66 630	24.5	21 040	6 576	3 380
Latvia	2 023 825	12.8	2 080	13.7	110	2 614	60
Lithuania	2 971 905	13.9	3 170	11.5	< 5	2 703	90
Luxembourg	537 039	14.3	280	23.4	80	3 167	10
Malta	421 364	12.5	230	12.0	< 5	7 403	20
Netherlands	16 779 575	14.3	11 530	21.3	1 820	2 410	270
Poland	38 062 535	22.8	48 270	16.1	1 610	3 792	1 150
Portugal	9 918 548	10.0	6 070	14.0	150	5 091	420
Romania	20 020 074	18.5	25 330	17.9	1 900	2 221	430
Slovakia	5 410 836	20.1	5 620	16.0	< 5	5 116	200
Slovenia	2 058 821	17.4	1 960	17.6	150	6 540	100
Spain	44 454 505	11.0	23 940	18.0	4 280	5 895	1 760
Sweden	9 555 893	6.0	3 020	11.5	< 5	2 317	160
United Kingdom	63 905 297	11.8	37 930	22.8	11 940	1 606	710
Albania	2 874 545	20.3	2 010	15.9	10	7 179	100
Andorra	76 246	11.9	40	14.3	< 5	7 303	< 5
Bosnia and Herzegovina	3 839 265	16.0	3 620	15.7	80	5 670	180
former Yugoslav Republic of Macedonia	2 062 294	30.4	3 360	20.8	210	6 326	100
Iceland	321 857	6.5	80	14.3	< 5	1 473	< 5
Kosovo (*)	1 815 606	28.0	3 530	19.3	230	5 691	100
Liechtenstein	36 838	11.4	20	22.7	10	5 221	< 5
Monaco	36 136	13.8	20	23.2	10	7 795	< 5
Montenegro	620 893	17.1	600	17.2	30	6 674	30
Norway	5 051 275	7.1	1 590	14.4	170	2 443	70
San Marino	33 562	15.1	30	15.4	< 5	5 067	< 5
Serbia	7 181 505	21.1	10 730	20.2	1 340	4 505	320
Switzerland	8 039 060	13.9	4 980	22.4	1 140	4 919	240
Total (*)			467 000		71 000		17 000
EU-28 (*)			436 000		68 000		16 000

Notes: (*) Under the UN Security Council Resolution 1244/99.

(*) Total and EU-28 figures are rounded up or down to the nearest thousand. The national totals to the nearest ten.

(*) The annual mean (in $\mu\text{g}/\text{m}^3$) and the SOMO35 (in $\mu\text{g}/\text{m}^3\cdot\text{day}$), expressed as population-weighted concentration, is obtained according to the methodology described by ETC/ACM (2016b), and not only from monitoring stations.