



COMUNE DI PAVIA



PATTO DI PAVIA:

“MOBILITA', AMBIENTE E SALUTE NELLA PIANURA PADANA”

Introduzione

Il settore dei trasporti rappresenta il 7% circa del PIL europeo e il 5% dei posti di lavoro nell'UE. E' quindi un settore importante e strategico per l'intera economia europea. Tuttavia, come sostiene autorevolmente anche l'OMS, esso è indubbiamente una delle fonti più importanti di sostanze inquinanti quali gli ossidi di azoto e soprattutto il particolato fine (PM10 e PM2,5) e ultrafine, che producono situazioni di rischio per la salute umana e in particolare per quella dei bambini. Il 2013 è stato proclamato dalla Commissione Europea "Year of Air".

Il traffico motorizzato è in aumento e oltre all'inquinamento atmosferico è causa anche di incidenti stradali (in Italia sono circa 4.000 i morti all'anno, molti dei quali ciclisti e pedoni), inquinamento acustico (che secondo l'Agenzia europea per l'ambiente è il determinante ambientale che coinvolge il maggior numero di cittadini europei) e, indirettamente, sedentarietà (con effetti importanti a livello cardiovascolare e metabolico). Studi recenti hanno quantificato in decine di miliardi di euro all'anno il danno economico conseguente agli effetti sociosanitari di questo modello di mobilità¹.

La Pianura Padana si trova al centro dei collegamenti per il trasporto di persone e merci tra l'Italia e il resto dell'Europa, e anche per questo motivo, rimane una delle aree a maggiore inquinamento atmosferico; la più critica in Europa e quarta nel mondo con una persistenza preoccupante e una notevole difficoltà al rientro nei parametri europei di sicurezza sanitaria. Tuttavia, a condizioni eccezionali di inquinamento, non corrispondono risposte e misure adeguate per ridurlo. La transizione verso un sistema ben integrato di mobilità sostenibile è quindi una priorità ambientale, sanitaria, economica ma anche sociale, condizione indispensabile per una vita di comunità sicura e più armonica. Per raggiungere questo fine, occorre mettere capo a una strategia comune per tutta l'area, di forte discontinuità rispetto al passato.

Obiettivi

Il presente documento, che prende vita a seguito del convegno "Mobilità, ambiente e salute nella Pianura Padana" tenutosi a Pavia il 25 gennaio 2013, intende avviare una

¹ Aphekom project (<http://www.aphekom.org>)

discussione ampia e approfondita su un tema, la mobilità, che abbia ricadute concrete sia a livello individuale che collettivo. In particolare mira a creare le condizioni per avanzare proposte immediate e di prospettiva. Vuole lanciare spunti per una definizione di un programma sulla mobilità sostenibile e sicura nella Pianura Padana. In altre parole vuole creare un raccordo tra tutte le realtà dell'area che, pur avendo gli stessi problemi, spesso agiscono in modo non coordinato, in particolare sul tema dell'inquinamento atmosferico derivante dai trasporti.

Il **"Patto di Pavia"** intende mettere a punto un insieme organizzato di strategie e proposte progettuali comuni al fine di aiutare le Amministrazioni competenti ad impegnarsi in una prospettiva chiara e concreta. Si tratta di una iniziativa che parte dai territori e dalle municipalità, ma che per avere successo deve raccordarsi con i diversi stakeholder (le associazioni degli enti locali, del sistema delle imprese, dei sindacati e delle parti sociali, altri soggetti pubblici e privati, tra cui le aziende di trasporto e le organizzazioni ambientaliste), e con i diversi livelli di governo: dalle Province alle Regioni, fino al Governo nazionale a cui si chiede un quadro legislativo generale nonché un piano nazionale di risanamento della macroarea per dare più efficacia alle azioni previste nel Patto.

Nell'ambito del convegno del 25 gennaio 2013, il Patto di Pavia è stato promosso da un primo gruppo di Enti tecnici ed Enti locali (quali Pavia, Milano, Torino, Bologna, Reggio Emilia, Modena, Udine) e dal Coordinamento Agende 21 Locali Italiane. In quella sede si è inoltre stabilita l'istituzione di una "cabina di regia" per le successive implementazioni del Patto, che verrà presentato per una sua formale approvazione ai Sindaci e alle Giunte dei principali Comuni, alle Province e alle Regioni del bacino padano.

Di seguito un elenco ragionato di azioni che si intendono intraprendere in modo coordinato su tutta la pianura padana:

Proposte operative

1. **Interventi urbanistici e strutturali mirati a ridurre la mobilità privata:** per rendere la mobilità nell'area padana più efficiente e sostenibile sarà necessario mettere in atto una pianificazione territoriale volta a riassorbire nel tempo il fenomeno dell'urbanizzazione diffusa (*sprawl urbano*) e a riordinare il territorio in modo da consentire spostamenti più razionali. Importante a questo fine diventa anche l'integrazione con una migliore pianificazione dei trasporti, politiche dei tempi delle città, teleservizi, e-government, telelavoro, commercio elettronico, e-banking e servizi on-line. Ogni nuova espansione urbana (da controllare per una efficace limitazione del consumo di suolo) dovrà essere vincolata alla presenza nelle vicinanze di trasporto pubblico, all'accesso a piedi ai servizi essenziali, a posti riservati al car sharing, alle biciclette e a mezzi elettrici. Un'altra priorità andrà cercata nella promozione e potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico locale. Tali interventi dovranno essere pianificati utilizzando l'approccio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
2. **Interventi mirati a modificare la distribuzione modale della mobilità:** promozione della mobilità ciclabile (potenziamento e allargamento delle piste) e pedonale, potenziamento e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico (corsie

preferenziali, revisione degli orari e dei percorsi, accesso internet ai servizi Tpl, incentivi e abbonamenti scontati), potenziamento dell'offerta di trasporto ferroviario e dell'intermodalità, valorizzazione del trasporto marittimo e fluviale, sviluppo di servizi innovativi e complementari al trasporto pubblico (servizi a chiamata e di taxi collettivo, car pooling, car sharing e bike sharing). Tariffazione dell'uso delle infrastrutture, fiscalità dei carburanti, revisione in senso ambientale del bollo auto, interventi di road e area pricing, istituzione e ampliamento delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle aree pedonali, regolamentazione e riorganizzazione della sosta (parcheggi scambiatori), tecnologie telematiche per la gestione del traffico, e decisa diffusione delle "Aree 30" per la moderazione del traffico. Riduzione dei parcheggi per non residenti all'interno dei centri storici ed estensione delle aree tariffate. Servizi Pedibus e Bicibus. Istituzione del Mobility Management di area e diffusione dei Mobility Management aziendali. Provvedimenti attentamente concertati su scala vasta di limitazione del traffico, quali "blocchi" temporanei della circolazione e divieti rivolti a determinate categorie di veicoli.

3. **Interventi mirati a ridurre le emissioni in atmosfera:** sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti con altri a basso impatto ambientale. Sostituzione per le Aziende di Trasporto Pubblico del parco autobus. Rinnovo delle flotte veicolari degli Enti pubblici e utilizzo di autovetture elettriche o ibride; acquisto e/o leasing di veicoli a minimo impatto ambientale. Incentivi all'uso di carburanti alternativi (es. idrogeno, biocombustibili). Diffusione di auto ad alta efficienza e basse emissioni, tra cui quelle elettriche (con allestimento di punti di ricarica) ed ibride, in sostituzione delle auto circolanti più inquinanti. Incentivi a favore di persone fisiche e giuridiche per l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi, a metano e Gpl. Potenziamento della rete degli impianti di rifornimento di metano e/o Gpl. Riduzione dei limiti di velocità. Limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti. Divieto di circolazione anche in Autostrada dei veicoli più inquinanti o introduzione di sistemi di pedaggiamento configurati in funzione di disincentivare i veicoli a maggior carico emissivo (vedi Direttiva europea "Eurovignette"), da considerare soprattutto per nuove infrastrutture di trasporto.
4. **Ricerca delle migliori sinergie tra comuni ed enti locali per sviluppare soluzioni ITS (Intelligent Transportation Systems) integrate, in tema di logistica dei trasporti e distribuzione urbana delle merci,** che possano semplificare l'approccio e ridurre i costi agli operatori, soggetti istituzionali, fleet managers, e che al contempo spingano verso una riduzione degli impatti ambientali connessi alle motorizzazioni, alla viabilità e alle politiche di gestione della sosta. Diffusione delle piattaforme logistiche, con la distribuzione da parte di veicoli elettrici "all'ultimo miglio". Promozione di nuovi sistemi di etichettatura ecologica dei mezzi superiori a 3,5 ton, che ne facilitino il riconoscimento e la caratterizzazione per fattore di emissioni, che favoriscano nuovi sistemi di controllo dinamico Real Time, basati sull'uso di tecnologie di tracciamento a bordo (Rfid - GPS).

5. **Interventi mirati a modificare i modelli di vita** e a consentire una effettiva partecipazione della cittadinanza ai processi decisionali: la condivisione delle decisioni è indispensabile per il successo di qualsiasi strategia ed è quindi fondamentale la qualità dell'informazione, la comunicazione più ampia e trasparente possibile e l'adeguata considerazione della percezione dei rischi nella cittadinanza. Si propongono quindi campagne informative, campagne promozionali sull'uso di trasporti sostenibili, organizzazione/partecipazione a concorsi e eventi (es. domeniche ecologiche etc.), educazione ambientale, siti internet o uffici, sportelli, punti informativi dedicati, eco manuali da distribuire alla cittadinanza. Risultano ancora poco valorizzate, in tal senso, le potenzialità offerte da alcuni strumenti innovativi di costruzione partecipata delle strategie, quali Agenda 21 locale o Città Sane.

6. **Definizione ed attivazione in tutta l'area di un sistema di sorveglianza ambientale e sanitaria** volto in particolare alla valutazione dell'esposizione delle fasce più sensibili (bambini, ammalati, anziani)^{2,3}. Tale sistema è volto alla valutazione dell'efficacia degli interventi proposti, in un'ottica di prevenzione di rischio per la salute, e sarà accompagnato da un puntuale e tempestivo sistema di comunicazione. Si auspica inoltre l'introduzione di nuovi indicatori di esposizione al traffico, come il Black Carbon, inquinante presente nel particolato fine e recentemente introdotto nei sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria delle più importanti città europee.

Pavia, 25 gennaio 2013

² Airparif, "Surveillance de la qualité de l'air de l'Île de France" (Décembre 2012)

³ Alan Vette et al, "The near-road exposures and effects of urban air pollutants study (NEXUS): Study design and methods", Science of the Total Environment (November 2012)