



Direttiva MACCHINE EDILI

Versione: Novembre 2015



Il gran numero di macchine mobili che funzionano con motore diesel è una consistente fonte di emissioni di particolato (che include fra l'altro particelle di polveri ultrasottili). Benché queste macchine siano in numero complessivamente limitato e coprano bassi chilometraggi, esse operano per molte ore al giorno e nello stesso luogo. I punti caldi sono costituiti dai cantieri, dove queste macchine contribuiscono a creare alte concentrazioni localizzate di inquinanti. In ogni caso, mentre il trasporto su gomma in Europa è già soggetto a molte misure di riduzione delle emissioni nocive, le macchine edili non sono stati regolamentate a sufficienza.

Dotare le macchine edili di sistemi di riduzione delle emissioni è d'importanza cruciale in quanto queste macchine vengono utilizzate per molte ore e molti giorni nello stesso luogo, mettendo in pericolo la salute dei lavoratori oltre che degli abitanti in prossimità dei cantieri. È quindi assolutamente necessario introdurre limitazioni a

livello di Unione Europea (UE) per le nuove macchine del settore.

Le macchine edili possono comunque essere gestite efficacemente dai comuni, perché una quota significativa viene utilizzata per opere commissionate dalle città stesse. In questi casi i comuni sono in grado di decidere direttamente i



limiti di emissioni da imporre per le macchine utilizzate.

contribuito alla loro percentuale spropositata nel complesso delle emissioni.

Potenzialità

Le macchine edili a norma 3A emettono fino a dieci volte più particelle ultrasottili dei veicoli pesanti in regola con gli standard previsti dalle normative EURO 5 o EURO 6. E se lo standard 3B effettivamente riduce le emissioni complessive di particolato, le macchine che rientrano in questa categoria spesso generano particelle più piccole, ancora più dannose per la salute. I dati raccolti in Svizzera indicano emissioni di particelle ultrasottili fino a 1.000 volte maggiori da parte di queste macchine.

Per le macchine più vecchie, solo retrofit efficaci riducono il particolato in misura sufficiente, cioè del 95% circa. Questa misura non solo è assolutamente necessaria, ma è anche di comprovata fattibilità tecnica ed economica. Inoltre i filtri per il particolato devono essere resi obbligatori anche per tutte le macchine di nuova produzione.

Regolamentazioni di legge

Le fasce di valori limite per le macchine edili sono state introdotte solo nel 1999. Anche ciò ha

Inquinamento atmosferico e salute

Nel 2010 oltre 400.000 persone sono morte prematuramente nell'UE per cause legate all'inquinamento atmosferico. Ciò fa dell'inquinamento atmosferico la prima causa ambientale di riduzione della vita nell'UE. Le patologie derivanti hanno costi sociali stimati in 330-940 miliardi di euro l'anno. Nell'UE oltre il 90% della popolazione urbana è esposta a concentrazioni che superano i valori limite consigliati dall'Organizzazione Mondiale per la Sanità (OMS). Fra i principali inquinanti si contano il carbonio elementare o black carbon (BC), che fa parte del particolato (PM), il diossido di azoto (NO₂) e l'ozono (O₃).

Dal 2012 per i nuovi motori sono stati introdotti gradualmente i valori dello standard 3B, con un limite di massa del particolato pari a 0,025 g/kWh. Dal 2014 è in vigore lo standard 4, ma i limiti di massa del particolato non sono stati inaspriti e riguardano solo le macchine da 56 a 560 kW. Altre regioni sono molto più avanzate dell'UE nel richiedere il filtro per il particolato. Esempi virtuosi sono Giappone, California e Svizzera.

La legislazione odierna sugli standard di emissione dei gas di scarico per le macchine mobili non stradali (Non-Road Mobile Machinery, NRMM) è tecnologicamente sorpassata e non prevede controlli regolari del tasso d'inquinamento degli scarichi.

Cosa si deve fare?

Per quanto sia preferibile una regolamentazione a livello di UE e di legislazione nazionale, i comuni possono già intervenire a livello locale. Obiettivo: le macchine utilizzate devono essere dotate di tecnologie per la riduzione delle emissioni.



A seguire formuliamo cosa va fatto per ridurre in modo efficace le emissioni di particelle ultrasottili delle macchine edili ai diversi livelli di competenza:

A livello europeo

La revisione della direttiva 97/68/CE della Commissione Europea per la limitazione delle emissioni di gas di scarico dei motori a combustione di NRMM è stata ritardata per diversi anni, ma la Commissione Europea ha presentato la proposta nei mesi di luglio-agosto 2014. Il Parlamento Europeo e il Consiglio Europeo hanno condotto negoziati fino alla fine del 2015 e hanno stabilito per i prossimi anni nuovi limiti di emissioni scaglionati per numerosi fonti di emissioni non stradali di vario tipo. Essi introdurranno molte soluzioni di filtraggio degli scarichi per questi settori.

L'esempio svizzero

La Svizzera è considerata dagli altri paesi un modello nella lotta al particolato. Per evitare danni alla salute provocati da queste particelle, l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) ha approvato un'ordinanza per garantire la qualità dell'aria nei cantieri (nota come Direttiva aria cantieri) che è entrata in vigore l'1 settembre 2002.

La normativa per limitare l'inquinamento atmosferico è stata armonizzata a livello nazionale nel 2008 e da allora si applica a tutte le macchine edili della Svizzera. La legislazione stabilisce dei valori limite per la massa delle particelle e per la quantità di particolato. I limiti valgono per i veicoli nuovi come per quelli messi a norma, e coscientemente prevede l'obbligo di filtro per queste macchine.

Brema

La città di Brema in Germania ha deciso di imporre dei limiti alle emissioni delle macchine usate in tutti i progetti edili su appalto pubblico. Il comune, purtroppo, non ha incluso un filtro nei requisiti previsti per le macchine.

A livello nazionale

- I valori limite previsti nelle zone a basse emissioni possono e devono valere anche per le macchine edili.
- Etichettatura adeguata delle macchine edili, paragonabile ad es. agli adesivi delle zone a basse emissioni.
- Obbligo immediato di filtro per gli appalti di opere finanziate dal governo.

A livello locale

Numerose città hanno già riconosciuto il peso delle macchine edili come fonte di emissioni nocive. Per ridurre queste emissioni i comuni dovranno includere condizioni specifiche nei bandi di appalto pubblico, nei piani di sviluppo ed edificazione, e nelle normative per la qualità dell'aria (come i piani d'intervento per la qualità dell'aria).

Riassumendo

L'esempio svizzero mostra che è già possibile raggiungere una riduzione delle emissioni delle macchine edili. Nell'UE la direttiva NRMM deve imporre un limite aggiuntivo riguardo al numero di particelle e l'obbligo d'installazione di filtri per particolato. La Svizzera ha dimostrato che la regolamentazione delle macchine edili è meno onerosa di quanto si sostiene. I comuni possono aprire la strada con l'obbligo di filtro per le opere edili municipali.



CONTATTI

I comuni interessati sono pregati di contattarci per ulteriori informazioni:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
| Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Telefono: + 49 30 275 86-484
| E-mail: arne.fellermann@bund.net

CHI SIAMO

Clean Air è un progetto di nove organizzazioni ambientaliste europee che lottano per l'aria pulita nelle città europee. Nonostante il quadro legislativo vigente e il diritto dei cittadini all'aria pulita, il continuo superamento dei limiti di inquinamento continua a essere un problema in molte città. L'inquinamento atmosferico minaccia la salute, l'ambiente e il clima. È ora di entrare in azione!

www.cleanair-europe.org

La campagna associata, "Zero particolato per il clima" mira a ridurre le emissioni di polveri da gasolio che accelerano il cambiamento climatico e costituiscono una minaccia per la salute pubblica. Fino ad oggi alla campagna si sono associate dodici ONG europee.

www.sootfreeclimate.org

