

Direttiva ZONE A BASSE EMISSIONI

Versione: Novembre 2015



Le zone a basse emissioni o a traffico limitato (LEZ/ZTL) sono aree che impongono limiti alle emissioni dei veicoli e vietano l'accesso ai veicoli che non rispettano tali limiti. Alcune LEZ/ZTL possono riguardare solo alcune classi di veicoli (veicoli commerciali leggeri, veicoli pesanti), altre riguardano tutti i veicoli che accedono alla zona. Queste facilitano l'installazione di filtri sui veicoli ad alte emissioni e il ricambio generale delle flotte di veicoli.

La prima LEZ/ZTL è stata istituita a Stoccolma nel 1996. Da allora molti paesi europei hanno adottato questo potente strumento e l'Europa oggi conta oltre 200 LEZ/ZTL attive o pianificate. Il potenziale di riduzione del traffico delle LEZ/ZTL è documentato da diverse ricerche. Il loro impatto varia notevolmente in base alla struttura della zona e a parametri tecnici, ma è cruciale anche il livello di applicazione delle norme. Questo documento

mostra alcuni dati sulle LEZ/ZTL e mette in rilievo le cose principali da sapere.

Requisiti

Una zona a basse emissioni fissa dei livelli minimi di emissioni vietando l'accesso ai veicoli più inquinanti. Se i limiti sono sufficientemente inferiori al livello di emissioni medio della flotta locale, la LEZ/ZTL avrà l'effetto di accelerare l'aggiornamento della flotta (inclusa



l'installazione di filtri) riducendo così le emissioni. Se i limiti non sono abbastanza ambiziosi la flotta locale non subirà il cambiamento desiderato.

Dimensioni

Se una LEZ/ZTL è troppo piccola, verrà aggirata e avrà effetti ridotti. Se è abbastanza estesa, come dimostrato dall'esempio della città di Berlino, determinerà anche l'aggiornamento della flotta di veicoli nelle aree circostanti. Deve anche essere abbastanza grande da non provocare un aumento di traffico in conseguenza del suo aggiramento da parte dei veicoli.

Etichettatura

È necessario un metodo di riconoscimento dei veicoli. Quello tedesco, ad esempio, fa uso di adesivi indicanti le emissioni che riflettono gli standard europei. Ogni adesivo ha un costo unico di 5 euro.

Fasi di attuazione

Gli effetti positivi sulla qualità dell'aria di LEZ/ZTL con limiti rigorosi sono ben documentati. L'obbligo di rispettare limiti rigorosi senza un periodo di transizione può però privare i cittadini del tempo di adattamento necessario. Per evitare che accada è consigliabile un'introduzione graduale della LEZ/ZTL con i veicoli a norma EURO 2 ed EURO 3 come fasi intermedie prima di arrivare allo standard prefissato. È ovvio, comunque, che una LEZ/ZTL avrà gli effetti desiderati solo se i requisiti sono rigorosi.

Sovvenzioni per retrofitting

L'installazione di un filtro aumenta anche il valore del veicolo, ma gran parte dei suoi

benefici è di natura ambientale e legata alla salute. I sussidi sono una buona soluzione per alleggerire l'onere economico a carico dei singoli.

La Germania, ad esempio, ha introdotto sovvenzioni per l'installazione di filtri per particolato. Fino al 2013 il contributo era di 330 euro, dal 2013 è di 260 euro per veicolo. Fino al 2012 la Germania aveva già erogato sussidi per 670.000 retrofitting (febbraio 2012).

È anche possibile finanziare retrofitting per veicoli commerciali o altre classi di automezzi, come dimostrato da diversi piani nazionali.

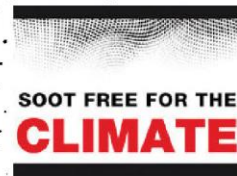
Esenzioni

Le esenzioni hanno un effetto positivo e uno negativo. Possono includere automezzi sanitari e di emergenza, mezzi di spegnimento degli incendi o veicoli per disabili. Possono anche includere utilitarie e veicoli di piccole dimensioni nel caso in cui difficoltà economiche rendano difficile l'adeguamento alla normativa da parte dei proprietari. In generale le esenzioni dovrebbero essere temporanee e con un termine massimo. Questo perché ogni esenzione rende meno efficace una LEZ/ZTL. Nel caso di Berlino tutte le esenzioni sono scadute nel 2013.

Controllo e applicazione delle norme

Se è importante fissare pene proibitive per la violazione di una LEZ/ZTL, ancora di più lo è assicurare il rispetto delle regole.

Le multe devono essere abbastanza elevate da motivare i guidatori dei veicoli a non violare il piano di traffico limitato. La variante classica è una pena pecuniaria, ma è possibile usare anche altre misure come i punti sulla patente di guida in una banca dati delle violazioni.



I controlli sono vitali per creare un piano funzionante ed efficace. Devono essere eseguiti sia sui mezzi in movimento sia su quelli in stazionamento. Negli esempi tedeschi la maggior parte delle violazioni e delle multe ha riguardato i veicoli parcheggiati.

Requisiti nazionali

Le legislazioni nazionali devono consentire ai comuni l'istituzione di LEZ/ZTL. In diversi paesi organizzazioni non governative stanno facendo pressioni sui governi nazionali per introdurle o ci sono già riuscite.

Comunicazione

Come per ogni piccolo o grande piano, la strada per il successo è comunicare in modo adeguato il progetto e i suoi vantaggi. Ciò aiuta non solo a educare il pubblico sul perché questa misura è assolutamente necessaria alla città, ma crea i presupposti per farla accettare. Un piano di comunicazione tempestivo e intenso accelera inoltre il miglioramento della flotta di veicoli.

Una buona campagna di comunicazione continuata documenterà anche i vantaggi per i cittadini, che spesso non noterebbero i cambiamenti dovuti alla LEZ/ZTL tranne, forse, l'ulteriore adesivo sul parabrezza.

Come ultima cosa, ma non meno importante, si consiglia ai comuni di coinvolgere nel processo le associazioni dell'industria e del commercio. L'esperienza dimostra che queste parti sociali possono svolgere il ruolo più determinante.

Costi di una LEZ/ZTL

Per valutare i pro e i contro di una LEZ/ZTL è assolutamente necessario conoscerne i costi.

L'esperienza raccolta dagli esempi esistenti indica che nonostante gli oneri per l'istituzione e il mantenimento, una LEZ/ZTL ben strutturata si paga da sé.

I costi di implementazione consistono principalmente in spese per l'allestimento della segnaletica lungo il perimetro esterno della zona. Una comparazione dei costi in Germania porta a una stima fra 30.000 e 130.000 euro in base soprattutto all'estensione dell'area.

La seconda e più importante voce di costo è quella relativa al personale per gestire l'accesso alla LEZ/ZTL. Esempi della comparazione tedesca di cui sopra mostrano il picco di tali costi fino a 900.000 euro nella fase d'introduzione della zona.

È importante segnalare che:

Per bilanciare pro e contro di una LEZ/ZTL è assolutamente necessario conoscere i costi. L'esperienza acquisita con gli esempi esistenti indica che nonostante i costi associati all'allestimento e alla manutenzione, se strutturata adeguatamente la LEZ/ZTL si paga da sé.

Ulteriori costi vanno pianificati per l'analisi del piano di LEZ/ZTL, come per ogni altro piano, per stabilirne l'efficacia. Altri introiti sono generati dalle multe per le violazioni della zona.

Costi per i proprietari dei veicoli

Innanzitutto c'è il costo dell'etichetta adesiva delle emissioni. Per i veicoli che soddisfano già i requisiti, la cosa finisce qui. Per quelli che non soddisfano i requisiti della LEZ/ZTL, i proprietari hanno la prospettiva dei costi di



retrofitting. Questi variano da un paio di centinaia a un paio di migliaia di euro in base al tipo di veicolo; se autovettura, utilitario leggero o veicolo pesante. Nel caso in cui l'impianto di filtraggio oltre al particolato deve eliminare anche gli ossidi di azoto (NOx), i costi sono un po' più alti.

I piani nazionali di sovvenzionamento possono aiutare i proprietari dei veicoli a finanziare i retrofit. Un ulteriore supporto finanziario sono i pedaggi stradali che prevedono una riduzione delle tariffe in base ai livelli di emissioni. Questi aiutano ad alleviare l'onere economico dei singoli proprietari di veicoli il cui investimento contribuisce in primo luogo e soprattutto a ridurre i costi per la società.

Passi successivi

Numerose città hanno in programma di introdurre versioni più restrittive delle attuali LEZ/ZTL. Londra, ad esempio, attiverà una LEZ/ZTL per veicoli minimo EURO6 dal 2020 in avanti. I veicoli più inquinanti dovrebbero pagare una tassa aggiuntiva nell'area a pagamento per poter accedere alla LEZ/ZTL. L'accesso di autoveicoli più inquinanti sarebbe quindi ancora possibile. Anche Stoccarda sta sviluppando un piano per introdurre una zona EURO6 nel 2020.

Le zone a basse emissioni fungono da facilitatori per il cambiamento. L'elenco delle fonti di emissioni target si può ampliare oltre gli autoveicoli stradali. Perché non includere quindi le macchine edili? Perché non includere autobus, veicoli su rotaia o navi in base alle fonti che la città vuole regolamentare? Date le necessarie disposizioni di legge nazionali, i comuni possono

usare una LEZ/ZTL per affrontare varie fonti di emissioni. In molti casi autobus, macchine edili o navi restano fonti significative e dovrebbero quindi essere inclusi al più presto nella LEZ/ZTL.

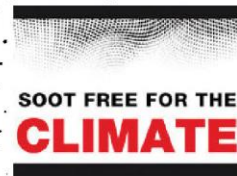
Basta una LEZ/ZTL?

Per quanto una LEZ/ZTL comporti notevoli vantaggi, non è la panacea per i problemi d'inquinamento atmosferico. Per portare i suoi effetti a un livello più alto, questa misura relativamente tecnica andrebbe combinata con misure che incentivano metodi di trasporto più sostenibili. Per ridurre l'inquinamento atmosferico nei

centri urbani ai livelli previsti dalle norme dell'UE o alle più severe raccomandazioni dell'OMS, le città devono riconfigurare i modelli di trasporto in modo da ridurre la totalità del trasporto motorizzato a favore di mezzi pubblici, biciclette e spostamenti a piedi. Inoltre la combinazione strategica di misure come LEZ/ZTL con campagne di comunicazione e con la promozione di metodi di trasporto sostenibili ne aumenta considerevolmente l'accettazione.

Inquinamento atmosferico e salute

Nel 2011 quasi 450.000 persone sono morte prematuramente nell'UE a causa dell'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).



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

