

*(I lavori iniziano alle ore 09.43 con l'esame del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

OMISSIS

Interrogazione n. 279 presentata dai Consiglieri Valetti, Andrissi e Bertola, inerente a "Quali provvedimenti regionali in seguito alla nuova classificazione delle emissioni dei motori diesel ad 'Agente cancerogeno per gli umani di gruppo 1' da parte dell'Organizzazione Mondiale della Sanità"

PRESIDENTE

Esaminiamo l'interrogazione n. 279; non è prevista l'illustrazione, ma la risposta dell'Assessore Valmaggia, cui seguirà la replica dell'interrogante.

La parola all'Assessore Valmaggia per la risposta.

VALMAGGIA Alberto, *Assessore all'ambiente*

Grazie, Presidente.

La situazione...

PRESIDENTE

Scusi, Assessore.

Colleghi, vi invito a non parlare, perché la voce e il mormorio vengono amplificati. Vi chiedo scusa: mettiamo nelle condizioni, non solo l'Assessore Valmaggia di parlare adesso, ma anche il Presidente, oggi, di essere tranquillo e sereno nella gestione dell'Aula, e il riverbero positivo scenderà su di voi!

Prego, Assessore.

VALMAGGIA Alberto, *Assessore all'ambiente*

Grazie, Presidente.

La situazione riportata nelle premesse dell'interrogazione è ben nota alla Regione Piemonte, che, come le altre Regioni del bacino padano, presenta ancora numerosi superamenti dei limiti di qualità dell'aria, dovuti sia ad immissioni dirette di polveri in atmosfera sia alle cosiddette "polveri secondarie", cui contribuiscono pesantemente le emissioni di ossidi di azoto delle motorizzazioni diesel).

L'introduzione dei filtri anti-particolato, incentivata per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, ha ridotto moltissimo negli scorsi anni i livelli di particolato fine emessi dalle vetture diesel, anche se non ancora a sufficienza per rientrare nei limiti stabiliti dalle norme dell'Unione Europea.

X LEGISLATURA - RESOCONTI STENOGRAFICI - SEDUTA N. 54 DEL 17/03/2015

Anche a livello comunitario, la Regione (attraverso il gruppo di regioni europee AIR) ha più volte segnalato sia alla Commissione che al Parlamento europeo che esiste una palese discrasia tra i benefici emissivi del diesel (che comporta una minore emissione di CO₂) e i suoi problemi emissivi (maggiori ossidi di azoto e PM_{2,5}).

Veniamo al parco auto e alle operazioni compiute dalla Regione, che è attiva su vari fronti.

Il primo intervento in corso di realizzazione è un bando significativo per l'acquisto di bus elettrici destinati al trasporto pubblico locale.

Sono stati stanziati 13,5 milioni di euro trasferiti dal Ministero dell'Ambiente. A tale scopo, è stato pubblicato il bando. Sono stati presentati 24 progetti. Il bando prevede un cofinanziamento regionale all'acquisto dei mezzi pari al 90% del costo del mezzo, con un massimo di 400 mila euro cadauno.

L'intervento, oltre a ridurre le emissioni, ha anche una forte valenza simbolica, perché si vorrebbe avvicinare la gente comune al mezzo elettrico, che viene considerato come lo strumento migliore nel prossimo futuro, il vero salto di qualità per una mobilità sostenibile.

La Regione ha inoltre presentato a settembre 2013 tre progetti al Ministero dei Trasporti per il finanziamento di reti di ricariche elettriche ed è di pochi giorni fa la conferma del finanziamento del primo dei tre.

Oltre a queste due iniziative, seguite con grande attenzione sia dal Ministero dell'Ambiente che dalle altre Regioni, è stato costituito un tavolo interdirezionale per la mobilità elettrica e la smart mobility, che sta lavorando al piano regionale per la ricarica dei veicoli elettrici; un gruppo di lavoro per lo studio dei carburanti a basse emissioni segue vari progetti legati allo sviluppo della trasformazione dei mezzi di trasporto pubblico e di trasporto merci da diesel a gas naturale liquefatto e a gas naturale compresso.

La Regione Piemonte con l'attuazione del Piano autobus ha praticamente sostituito circa 610 mezzi con investimenti per complessivi 106 milioni di euro, con contributi nella misura del 60%, per una spesa regionale complessiva di circa 64 milioni, così da sostituire gli autobus omologati fino all'euro zero e portarli in classe almeno euro 5.

Nel mese di settembre 2014, sempre in riferimento ai mezzi del trasporto pubblico locale regionale, è stato completato l'inserimento di filtri anti-particolato con omologazione euro 2. Questa operazione, che è stata coordinata da GTT per tutte le aziende TPL piemontesi, è costata poco meno di sette milioni di euro ed è stata finanziata al 60% dalla Regione e al 40% dal Ministero dell'ambiente.

Proprio in questi giorni, nell'ambito dell'attività istruttoria finalizzata alla predisposizione di un nuovo piano di investimenti per il rinnovo del parco dedicato ai servizi di trasporto pubblico locale, è in corso un aggiornamento della banca dati degli autobus con motorizzazione omologata fino alla classe ambientale euro 2. L'obiettivo è quello di un programma pluriennale, inizialmente finanziato con circa 18,5 milioni di euro, per la sostituzione dei mezzi più inquinanti.

Rispetto all'ultima domanda, si sottolinea che la Regione, sin dall'approvazione del Piano Aria, aveva previsto una serie di misure per la limitazione della circolazione dei veicoli diesel nei centri urbani superiori ai 20 mila abitanti e la limitazione alla circolazione dei veicoli diesel con omologazioni fino all'euro 2 e benzina con omologazione fino all'euro 1, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8 alle ore 19, a Torino e nei comuni limitrofi.

Nonostante le maggiori limitazioni ai mezzi diesel, non si è comunque riusciti a disincentivarne la diffusione, favorita comunque da un minore costo del carburante e dalle migliori prestazioni dei mezzi. Grazie.

PRESIDENTE

La parola al Consigliere Valetti per la replica.

VALETTI Federico

Grazie, Presidente.

Mi sembra che le azioni intraprese siano, per usare un eufemismo, poco incisive.

Nel testo della mia interrogazione ho fatto esempi concreti: la Francia, che notoriamente e storicamente è sostenitrice delle motorizzazioni diesel, giusto nel 2014 ha compiuto un grosso passo indietro, con l'obiettivo di eliminare totalmente i motori diesel - quindi, non solo fino all'euro 2, ma totalmente - dalla città di Parigi, in quanto ormai è chiaro anche alla comunità scientifica che i filtri anti-particolato e le motorizzazioni diesel recenti non eliminano il particolato ma lo commutato in particolato ultrafine.

Quindi, mi dispiace anche per i sette milioni che sono stati spesi per l'acquisto di filtri anti-particolato: ormai è noto che non servono praticamente a nulla, ma spostano il problema ad un livello non rilevabile dalle comuni centraline, in realtà lo aggravano.

Ci aspettiamo nei prossimi piani delle azioni altrettanto incisive, perché, oltre a Parigi, abbiamo il problema della concentrazione di aria nella Pianura Padana e se non intraprendiamo azioni della stessa portata e incisività, secondo me, restano al limite della marginalità e dell'irrilevanza, di fatti in questi anni non è stato notato alcun contributo. Grazie.

PRESIDENTE

Dichiaro chiusa la trattazione del sindacato ispettivo.

(Alle ore 10.21 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(La seduta ha inizio alle ore 10.24)