

*(I lavori iniziano alle ore 09.38 con l'esame del punto all'o.d.g.  
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

**Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 676 presentata dai Consiglieri Valetti, Batzella, Bertola, Bono e Frediani, inerente a "Rispetto delle normative sulle emissioni inquinanti da parte degli autoveicoli a motorizzazioni diesel e pericoli per la salute della popolazione piemontese"**

## **PRESIDENTE**

Buongiorno.

Apriamo i nostri lavori con lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze, cominciando dall'esame dell'interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 676.

La parola al Consigliere Valetti per l'illustrazione.

## **VALETTI Federico**

Grazie, Presidente.

Questa interrogazione, o almeno la sua stesura, si colloca temporalmente all'epoca dello scandalo delle emissioni gonfiate rispetto alle dichiarazioni delle case costruttrici di automobili: lo "scandalo Volkswagen", che in realtà non riguarda solo quell'azienda perché si tratta di un problema che concerne in generale il settore dell'auto. Parlo dell'abitudine a dichiarare valori delle emissioni di molto inferiori a quelli reali, per rispettare le normative europee che via via si fanno più stringenti; ma il tema riguarda anche gli ordinamenti statunitensi. Ovviamente, quindi, i costi per i costruttori aumentano e, piuttosto che operare un adeguamento tecnologico, si preferisce barare sui numeri.

Lo scandalo riguardava l'emissione di ossidi di azoto che erano del 40% superiori al dichiarato. Adesso - fortunata o sfortunata coincidenza - questa discussione avviene proprio quando il problema dell'inquinamento è molto sentito, perché nel Torinese e in Piemonte non piove da due mesi. Sappiamo che le concentrazioni di inquinanti sono aumentate fino a livelli pericolosi per la salute e siamo, a Torino e in altri capoluoghi, stabilmente su valori pari al doppio dei picchi permessi dalla normativa europea. Anche per quanto riguarda le polveri, siamo attorno ai 100 mg. di polveri sottili per metro cubo, contro un limite di 50.

Questo non è il solo atto che abbiamo prodotto, perché nel frattempo è passato del tempo. Quello che noi chiediamo è che cosa intende fare la Regione per quanto di sua competenza - o, per quello che non lo è, in sintonia con gli Enti competenti nazionali e sopranazionali - per chiedere che il problema delle omologazioni irrealistiche sia risolto.

Vogliamo che si chieda anche al Ministero che venga calcolato tutto l'inquinamento occulto, nel senso di non dichiarato. Probabilmente, infatti, su alcune stime noi ci troviamo persino dei valori di inquinanti superiori a quelli calcolati. Chiediamo alla Giunta se non intende agire per chiedere il risarcimento danni alle compagnie che hanno operato di fatto una falsificazione, un raggiro della normativa sulle emissioni. Noi cittadini ci sentiamo direttamente colpiti da quella che, di fatto, è una truffa sulle normative.

Domandiamo inoltre quali siano le azioni per l'incremento del trasporto pubblico. Noi adesso sappiamo che a bilancio si parla di una contenzione delle risorse ad esso dedicate; l'Assessore Balocco dice che questo non impatterà sul servizio, ma intanto noi dovremmo andare in ben altra direzione, nel senso che dovremmo andare verso un suo potenziamento.

Chiediamo quindi quali misure incentivanti o disincentivanti si intendano assumere per i veicoli più inquinanti e per il traffico più inquinante, rispetto a quello non ecologico in

assoluto, ma per lo meno più ecologico. Ecco, ricordiamo il caso del bollo auto, giusto per fare un quadro complessivo della situazione attuale presso quest'Ente...

Grazie.

#### **PRESIDENTE**

Grazie, Consigliere Valetti.

Risponde l'Assessore Valmaggia; prego.

#### **VALMAGGIA Alberto, Assessore all'ambiente**

Grazie, Presidente.

Il fatto emerso dalla cronaca, conosciuto come "Diesel gate", ha portato a conoscenza comune che le emissioni reali degli autoveicoli con motorizzazione diesel fossero di gran lunga superiori a quelle indicate dalle case costruttrici in fase di omologazione. Di questa discrepanza gli Uffici regionali sono ben consci sin dal 2010: si allega alla risposta anche la tabella esplicativa delle emissioni di ossidi di azoto in grammi/chilometro per i rispetti veicoli "euro", sia in fase di omologazione che in fase di marcia, riferiti agli autoveicoli per il trasporto di persone. Da questa tabella si nota chiaramente che su strada un nuovo veicolo diesel "euro 5" emette di più di uno "euro zero".

La Regione Piemonte ha da allora tenuto conto di queste informazioni, tanto che l'inventario regionale delle emissioni in atmosfera, di cui è appena stata rilasciata la versione 2010, ha utilizzato fattori di emissione per le vetture diesel corretti e conformi alle emissioni reali e non a quelle previste in fase di omologazione.

Peraltro, la Regione Piemonte ha più volte esposto la necessità di considerare questa discrepanza tra i valori di emissione stimati in fase di omologazione e quelli realmente emessi in atmosfera. Attraverso il gruppo delle Regioni europee aderente all'AERA - si tratta di un gruppo di Regioni che hanno problemi, come la nostra della Pianura Padana, di ristagno e quindi di maggior presenza di polveri sottili - la Regione ha più volte anche segnalato sia alla Commissione europea sia al Parlamento europeo che esiste una palese discrasia tra i benefici emissivi del diesel (la minor produzione di CO<sub>2</sub>) e i suoi problemi emissivi (maggiori ossidi di azoto e particelle PM 2.5).

Si allega alla risposta anche la lettera che la Regione Piemonte, insieme alle altre Regioni di AERA, ha inviato alla Presidenza di turno lituana del Consiglio europeo soltanto il 30 marzo 2015 - quindi recente, ma ben prima dello scandalo della Volkswagen - lamentando un ritardo con cui si stava finalizzando la procedura di verifica delle emissioni "euro 6" attraverso i test relativi.

In merito al fatto di agire chiedendo il risarcimenti dei danni, la Regione Piemonte sta valutando la possibilità di operare in tal senso.

A proposito del parco pubblico di trasporto, la Regione Piemonte, sin dall'approvazione del "Piano aria" nel 2000, ha previsto una serie di misure per la limitazione della circolazione dei veicoli diesel nei centri urbani superiori ai 20.000 abitanti, prevedendo la limitazione alla circolazione di quelli con omologazione fino ad "euro 2" e di quelli a benzina con omologazione fino ad "euro 1" dal lunedì al venerdì tra le ore 8.00 e le 19.00. Tale limitazione è in vigore a Torino e in molti Comuni limitrofi. Nonostante queste maggiori limitazioni ai mezzi diesel, non si è comunque riusciti a disincentivarne la diffusione, favorita in ogni caso da un minor costo del carburante e dalle buone prestazioni raggiunte dai moderni mezzi a gasolio.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, la sua incentivazione e la trasformazione verso un TPL a zero emissioni ha fatto sì che la Regione Piemonte si impegnasse in varie azioni, la più importante delle quali, anche da un punto di vista delle

risorse impegnate, è il bando per l'acquisto di bus elettrici per un importo complessivo di 13 milioni e mezzo, per sostituire il parco mezzi pubblici operanti in Regione con bus elettrici.

La Regione Piemonte ha, tra le tali iniziative regionali destinate alla mobilità pubblica, anche programmi di rinnovo del materiale rotabile, che si inseriscono nel solco tracciato dalle delibere di Giunta regionale predisposte dal 2006 in avanti, perseguendo gli obiettivi di sostituire gli autobus con motorizzazione omologata fino ad "euro zero" con mezzi con motorizzazione conforme, preferibilmente non inferiore ad "euro 5" o alimentati a metano, o con altri mezzi a basso impatto ambientale.

Questo piano ha visto la sostituzione di circa 600 mezzi, con un investimento complessivo, negli anni, che supera i 100 milioni di euro, contribuiti mediamente nella misura del 60% (su un investimento di 100 milioni, la Regione è intervenuta con un contributo di circa 64 milioni di euro).

Si sta lavorando, inoltre, al nuovo Piano regionale di qualità dell'aria, valutando tutte le possibili misure atte a ridurre le emissioni inquinanti dovute al traffico, e a disincentivarne la scelta di un veicolo a motorizzazione diesel a scapito di uno a benzina, soprattutto quando usato principalmente per la mobilità intracittadina e locale.

Ricordo che il Piano della qualità dell'aria è l'unico che prevedrà anche una fase di approvazione da parte della Commissione Europea, quindi il documento dovrà contenere non solamente l'elenco delle misure che si intenderà mettere in campo sul territorio regionale nei prossimi anni, ma anche una dettagliata analisi di impatto delle stesse sugli effetti diretti e indiretti sia della loro applicazione, che della mancata applicazione delle stesse.

L'inquinamento dell'aria - le evidenze scientifiche sono ormai conclamate - è un problema non solamente ambientale, ma di salute pubblica, ed i costi sostenuti (costi esterni) gravano anche sul sistema sanitario regionale.

Ad oggi gli Uffici stanno monitorando tutte le misure che le Amministrazioni regionali e locali hanno già previsto di realizzare per poter correttamente valutare un riferimento base per l'analisi di impatto e identificare le misure aggiuntive da poter valutare.

Nella prima parte del prossimo anno, con il supporto dell'ARPA, e mediante l'uso di modelli di simulazione, verrà realizzata la valutazione di impatto delle singole misure per poter confrontare i costi/benefici sia diretti, che indiretti.

Grazie.

## **PRESIDENTE**

Grazie, Assessore.

Credo che il Consigliere Valetti necessiti di una copia della risposta all'interpellanza, che ho visto essere molto lunga e dettagliata.

\*\*\*\*\*

## **OMISSIS**

*(Alle ore 10.20 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

*(La seduta ha inizio alle ore 10.26)*