

*(I lavori iniziano alle ore 9.36 con l'esame del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

Interrogazione a risposta immediata n. 99 presentata da Grimaldi, inerente a
“*Deroghe al Piano antismog, ricorso al TAR, gestione delle criticità da inquinamento
dell’aria*”

PRESIDENTE

Iniziamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 99.
La parola al Consigliere Grimaldi per l'illustrazione.

GRIMALDI Marco

Grazie, Presidente.

Come l'Assessore saprà, il Comitato Torino Respira ha depositato, nei giorni scorsi, un ricorso al TAR per chiedere l'annullamento degli atti che istituiscono ulteriori deroghe ai blocchi del traffico, introdotte dalla Regione Piemonte, dalla Città metropolitana e dal Comune di Torino.

Tra le molte ragioni del ricorso, il Comitato ha rilevato come le ultime deroghe si sommino a una lunga già esistente lista d'inadempienze che riguarderebbero una parte molto consistente della popolazione torinese. Infatti, secondo alcune stime, sono circa 270.000 gli ultrasessantenni residenti nell'area torinese, mentre le persone con ISEE inferiore alle 14.000 interessate dalle deroghe potrebbero essere oltre 150.000.

Tra l'altro, il Comitato Torino Respira (si legge nel loro sito) è composto da cittadini ed è senza finalità di lucro, persegue il proprio scopo mediante attività d'informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento dei cittadini, promozione d'incontri con esperti, sollecitazione delle istituzioni all'adozione di misure dirette alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni che ne sono la causa e persegue il miglioramento della qualità dell'aria nell'area metropolitana di Torino.

Lo scorso agosto, la Regione Piemonte ha rivisto lo schema di ordinanza sindacale per i blocchi del traffico e la limitazione delle emissioni per la stagione invernale 2019-2020, esonerando dallo stop - tra gli altri - anche i veicoli dei nuclei familiari con redditi inferiori a 14.000 euro e i mezzi funzionali e i servizi autoveicoli per trasporti specifici o per uso speciale e i veicoli condotti da persone con oltre 70 anni di età (solo un veicolo per nucleo familiare e solo a condizione che non abbiano veicoli che potrebbero circolare liberamente).

Pertanto, secondo quanto espresso dal Comitato, gli atti cui avrebbe avuto accesso Torino Respira dimostrano che le misure anti-smog prese dalla Giunta regionale lo scorso agosto, in vigore dal 1° ottobre 2019, sono state assunte dalla Regione senza nessuna istruttoria tecnica, ovvero senza avere alcuna idea delle conseguenze sulla qualità dell'aria.

Il ricorso ha l'obiettivo di affermare un principio importante: le decisioni che hanno conseguenza sulla salute dei cittadini non si possano prendere per ragioni politiche, ma devono essere il frutto di valutazioni tecnico-scientifiche supportate da dati e analisi precisi.

Già alcuni mesi fa il Comitato aveva depositato una memoria presso la Procura della Repubblica, focalizzando l'attenzione sull'inquinamento da biossido di azoto nella città di

Torino. Questa memoria integrava il materiale già depositato in precedenza all'attenzione dei magistrati inquirenti.

Il biossido di azoto, insieme all'ozono e al particolato, è uno degli inquinanti dell'aria che superano abbondantemente, soprattutto nel periodo invernale, i limiti di legge a Torino; limiti legali che sono già il frutto di un compromesso, in quanto l'OMS ha suggerito un dimezzamento del limite annuo previsto dalla normativa.

In questo contesto, ha fatto scalpore la decisione dell'Assessore Marnati di procedere autonomamente alla convocazione di tavoli con i Sindaci del Torinese in merito ai piani antismog. Questo, in seguito alla rottura (così abbiamo letto) dei rapporti con la Città metropolitana e all'impossibilità di giungere a una convocazione in data condivisa del tavolo antismog e ai ripetuti rinvii per impegni ritenuti più importanti (almeno, così abbiamo letto, Assessore; poi ci dirà lei) dell'Assessore competente.

Interrogiamo l'Assessore per sapere quali siano gli intendimenti della Giunta per affrontare le condizioni di emergenza ambientale e climatica che interessa il Piemonte e l'area torinese; emergenza di cui si è fatta menzione anche nel ricorso al TAR, riguardo ai danni verso i cittadini piemontesi dell'inquinamento dell'aria.

Grazie.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Marnati per la risposta.

MARNATI Matteo, *Assessore all'ambiente*

Grazie, Presidente.

Ho preparato una risposta che posso girarle via e-mail, perché è abbastanza lunga.

Preliminarmente, si ritiene che i numeri esplicitati, posti dal ricorrente a fondamento della sua doglianza, non corrispondano ai dati in possesso della Regione Piemonte, così come si evincerebbe dai dati relativi alla gestione del bollo auto regionale.

La Regione Piemonte, con l'adozione del nuovo Piano regionale di qualità dell'aria, approvato il 25 marzo 2019, ha adottato una serie di misure d'indirizzo per il risanamento della qualità dell'aria. Sono attualmente in corso le attività necessarie all'attuazione delle 47 misure previste dal Piano regionale di qualità dell'aria, tenendo conto anche di quanto previsto dal Protocollo "Aria Pulita", sottoscritto nel giugno 2019 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con sei Ministeri: Ambiente, Economia, Sviluppo economico, Infrastrutture e Trasporti, Politiche agricole, alimentari e forestali, Turismo e Salute, con le Regioni e con le Province autonome.

Tali misure prevedono l'adozione di atti normativi e regolamentari immediati, oppure la predisposizione di specifici piani stralcio di settore, che sono documenti a carattere regolamentare e prescrittivo, elaborati dalle strutture regionali competenti nella materia trattata (agricoltura, energia, industria, trasporti e comunicazioni), con il supporto di un nucleo tecnico in corso d'istituzione da parte della Direzione Segretariato generale, al fine di integrare tutte le politiche regionali di settore interessate, con il coinvolgimento anche degli Enti locali.

In particolare, per l'ambito "trasporti" la Regione Piemonte realizzerà almeno tre specifici piani stralcio, secondo le indicazioni individuate nell'intero complesso delle "Misure trasporti" e secondo quanto disposto anche dal Documento di Piano al paragrafo 7.2, ovvero: misure finalizzate a ridurre la necessità di spostamento motorizzato e i chilometri percorsi; misure

finalizzate a trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili; misure finalizzate a migliorare l'efficienza dei veicoli e delle infrastrutture.

Relativamente a interventi di limitazione della circolazione veicolare oggetto della DGR del 9 agosto 2019 (com'è stato ricordato), essi devono essere inquadrati nel percorso avviato con l'Accordo di Bacino padano del 5 giugno 2017, concretizzatosi già nel 2018 con quanto disposto da precedenti deliberazioni giuntali.

Essi costituiscono una piena implementazione alle misure TR13 del Piano regionale qualità dell'aria, recante limiti di circolazione, in ambito urbano, dei veicoli alimentati a gasolio, la quale dovrà essere però gestita in maniera organica nell'ambito del Piano stralcio di cui al di sopra citato punto 2, già a partire dal 2020. Tale Piano stralcio avrà l'obiettivo di disincentivare l'uso del mezzo privato, trasferendo quote di mobilità verso modalità più sostenibili. Gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici, infatti, possono diventare alternative più interessanti, se l'utilizzo dell'auto diventa più difficile o costoso.

A tal fine, il suddetto Piano stralcio dovrà prevedere misure a breve e medio termine, per disincentivare le motorizzazioni diesel a favore di modalità di alimentazione meno inquinanti. A lungo termine, invece, occorre attuare le seguenti misure parametrate sul reale utilizzo dei veicoli: la rimodulazione delle accise dei carburanti, la rimodulazione della tassa automobilistica (veicoli diesel contro veicoli a migliore prestazione ambientale, ad esempio l'elettrico e l'ibrido), limiti della circolazione in ambito urbano dei veicoli alimentati a gasolio, l'introduzione della *congestion charge*, *low emission zone* e gestione delle tariffe dei parcheggi.

Per disincentivare l'acquisto e l'utilizzo dei mezzi alimentati a gasolio e incentivare il rinnovo dei veicoli attualmente circolanti, a favore di modalità di alimentazione a migliore prestazione ambientale, il Piano regionale prevede di agire presso il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, affinché sia attuata la rimodulazione graduale della tassazione relativa ai combustibili per autotrazione, aumentando progressivamente le accise sul gasolio e, contemporaneamente, diminuendo quelle sulla benzina, che attualmente sono superiori del 20%; che venga modificato il bollo auto, aumentando la tassazione sui mezzi diesel e, contemporaneamente, riducendole per le tipologie di alimentazione più ecologica; e combustibili alternativi, ivi compreso l'elettrico.

In merito al protocollo "Aria Pulita", è prevista l'introduzione, da parte dei Ministeri dell'Economia e delle Finanze, dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente, entro 180 giorni dalla sottoscrizione, avvenuta a giugno 2019, un sistema bonus-malus per disincentivare l'uso di auto ad alte emissioni inquinanti.

La limitazione della circolazione in ambito urbano, per veicoli alimentati a gasolio, è previsto avvenga, come nei fatti, gradualmente, con traguardo previsto al 2027, per veicoli Euro 6 pre-fase 2, per fasce orarie nei territori di Comuni con popolazione superiore ai ventimila abitanti non interessati dalla misura della *low emission zone*, ma comunque obbligati all'adozione di piani urbani nel traffico.

Al momento, i sistemi di conoscenza disponibili non consentono di valutare effettivamente dove i veicoli circolano e le relative percorrenze chilometriche. In tale ottica, la Regione Piemonte sta attivando un progetto relativo a una nuova modalità di limitazione della circolazione, a partire dal 1° ottobre 2020, prendendo spunto dal Progetto MoVe-In, avviato in Regione Lombardia a partire dalla presente stagione 2019-2020.

Nell'ambito del Progetto MoVe-In, il cittadino potrà avvalersi di una deroga chilometrica, misurabile e controllabile, a fronte dell'estensione delle limitazioni a tutti i giorni della settimana e a tutte le ore del giorno, 24 ore, consentendo, così, di quantificare realmente le emissioni prodotte.

È prevista l'installazione a bordo di un dispositivo in grado di verificare le percorrenze chilometriche, dove esse sono effettuate, e il reale peso emissivo dei veicoli, oggetto sino a oggi delle limitazioni alla circolazione veicolare.

Al momento, sono in corso gli approfondimenti da parte degli Uffici regionali per l'avvio di una sperimentazione sul territorio regionale, relativamente al Piano stralcio di cui al punto 3, in particolare sul tema del trasporto pubblico locale.

Si evidenzia che alcune Direzioni regionali, come Ambiente, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna e Foreste, Protezione civile, Trasporto e Logistica e Competitività del Settore regionale stiano definendo un importante progetto di rinnovo della flotta regionale.

Tale progetto, che anticipa il conseguimento di obiettivi della misura TR18, sarà realizzato nell'ambito dell'accordo del Bacino Padano, del 9 giugno 2017, sottoscritto tra il Ministero dell'Ambiente e le Regioni interessate, ovvero attraverso fondi stanziati nel 28 novembre 2018, per il quinquennio 2018-2022. Nello specifico, il progetto prevede un fondo pari a poco più di 39 milioni di euro, cui si aggiungeranno ulteriori risorse ministeriali e regionali.

Il progetto sarà finalizzato alle seguenti attività, che richiamo di seguito.

Acquisto di veicoli di categoria M2 o M3, destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano, elettrico o alimentato con combustibili alternativi di classe di omologazione Euro 6, con contestuale rottamazione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3 aventi classe di omologazione Euro 4 o inferiore, destinate al trasporto pubblico locale urbano e suburbano.

Acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 elettrici o di classe o di omologazione Euro 6, destinate al trasporto pubblico urbano e suburbano, con contestuale rottamazione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3 aventi classe di omologazione Euro 4 o inferiore, destinate al trasporto pubblico urbano e suburbano, che siano impiegate su linee con caratteristiche particolari, ad esempio percorsi prevalentemente a elevata pendenza e linee collinari.

Acquisto di veicoli sempre di categoria M2 o M3 elettrici o di classe o omologazione Euro 6, destinate al trasporto pubblico interurbano, con contestuale rottamazione di un egual numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro 4 o inferiore, destinati al trasporto pubblico extra urbano.

Ultima misura: acquisto o posa di opere d'impianti per il controllo automatico della circolazione dei veicoli e relativi sistemi di formazione e gestione di traffico in zone a traffico limitato, di seguito ZTL, o nelle aree soggette a disposizione di limitazione della circolazione per motivi ambientali, in base alle disposizioni delle singole Regioni, in considerazione della possibilità di accertamento evidenziata da una recente nota del Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno.

Per quanto concerne gli altri ambiti d'intervento del Piano regionale qualità dell'aria, sono previsti i seguenti Piani stralcio: regolamentazione dell'utilizzo delle biomasse per climatizzazione ambienti e produzione di acqua calda sanitaria, i cui lavori sono stati avviati nel corso dell'estate 2019, attraverso specifici incontri di confronto con *stakeholder*; misure per la riduzione delle emissioni inquinanti per l'ambito dell'agricoltura e misure per la riduzione delle emissioni inquinanti per ambito dell'industria.

Relativamente al ricorso al TAR, si evidenzia che, per gli atti impugnati dal ricorrente, non sono da considerarsi in contrasto con quanto definito dal Piano regionale della qualità dell'aria. Allo stato attuale, gli Uffici non ritengono di anticipare la linea difensiva, in quanto la Regione Piemonte resterà in giudizio attraverso le doglianze del ricorrente.

Aggiungo, inoltre, che ho indetto una riunione il 2 dicembre, che non si sostituisce al Comitato della qualità dell'aria della Città metropolitana, ma è un coordinamento un po' più allargato, che prevede di invitare anche altri Comuni del Piemonte, che sono 34, compresa la Città metropolitana, per raccontare quelli che saranno gli effetti della lotta all'inquinamento del 2020. Pertanto, il tavolo sulla qualità dell'aria rimane attualmente ancora in capo alla ex Provincia, la Città metropolitana di Torino e, per ora, non è cambiato nulla a livello normativo.

Questa è una riunione in più che io voglio fare, perché voglio allargare a tutti i Sindaci previsti dal Piano regionale sulla qualità dell'aria del Piemonte, compresi altri capoluoghi, oltre quello di Torino.

PRESIDENTE

Prima di dare la parola alla Consiglieria Frediani, ricordo che ci sono dei tempi che dovrebbero essere rispettati e, possibilmente, devono, che sono tre minuti all'interrogante e cinque minuti all'Assessore che risponde.

OMISSIS

*(Alle ore 10.18 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

(La seduta inizia alle ore 10.22)