



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

UNDICESIMA LEGISLATURA

MOZIONE N. 332

INQUINAMENTO ATMOSFERICO: I VEICOLI NON SONO LA CAUSA PRINCIPALE. RIMODULARE LE LIMITAZIONI ALLA LORO CIRCOLAZIONE.

presentata il 7 luglio 2022 dai Consiglieri Michieletto, Vianello, Boron e Barbisan

Il Consiglio regionale del Veneto

PREMESSO CHE:

- il tema dell'inquinamento atmosferico risulta essere ad oggi a tutti gli effetti una questione di rilievo oggetto di preoccupazione crescente, da parte sia dell'opinione pubblica che del decisore politico. Un problema che investe tanto l'intero territorio nazionale, quanto in particolare, proprio quello della nostra regione;
- la Pianura Padana in virtù di una conformazione fisica particolare, caratterizzata da un bacino semichiuso e da condizioni meteorologiche di stagnazione delle masse d'aria, congiuntamente alla presenza di intense attività umane di grande impatto quali una densa urbanizzazione e la presenza di innumerevoli insediamenti produttivi, rappresenta un'area significativamente vulnerabile all'inquinamento atmosferico;
- l'inquinamento atmosferico è determinato sia da inquinanti gassosi che dal particolato atmosferico, tra cui si annoverano proprio le polveri sottili denominate PM10, le quali costituiscono il maggior inquinante nelle aree urbane;
- il particolato atmosferico PM10 consiste nell'insieme di tutte le particelle solide o liquide del diametro inferiore a 10 micron che restano in sospensione nell'aria, in grado di penetrare nel tratto superiore dell'apparato respiratorio;
- tra le fonti antropiche che emettono particolato vanno annoverate in particolar modo le attività agricole ed allevamento, attività industriali, i processi di combustioni riguardanti centrali termoelettriche, il riscaldamento residenziale e infine il traffico autoveicolare;
- la stragrande maggioranza del PM10 e della CO2 sono prodotti da eventi naturali e che le attività antropiche rappresentano una parte infinitesimale e trascurabile delle emissioni in atmosfera;

APPURATO CHE:

- il particolato atmosferico risulta essere l'inquinante più critico per la qualità dell'aria e che pertanto necessita di una continua e costante attività di monitoraggio;
- il particolato atmosferico presenta fluttuazioni stagionali e giornaliere, con massime rilevabili nei mesi e nelle ore più fredde, accumulandosi in prevalenza nelle zone di pianura dove giustappunto la dispersività dell'atmosfera è minore;
- nonostante le forti restrizioni alla circolazione e alla mobilità soprattutto nelle prime fasi dell'emergenza epidemiologica da covid-19, non si è assistito invero a un corrispondente calo dei valori PM10 nel nostro territorio; in sostanza con la totalità degli automezzi fermi i valori di PM 10 non sono scesi ma addirittura saliti a causa delle emissioni degli impianti di riscaldamento più attivi nella fase di lockdown;
- a causa dell'aggravarsi del conflitto tra Ucraina e Russia e del perdurare del dell'aumento dei costi dell'energia, si sta assistendo ad una corsa per l'acquisto di impianti come stufe a legna o pellets, con il risultato inevitabile che si innalzeranno i valori di PM10 in atmosfera;

PRESO ATTO CHE:

- con l'approvazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria, l'Unione Europea ha inteso adottare misure concrete e significative per monitorare la purezza dell'aria cosiddetta esterna ed eliminare qualsiasi inquinante, prefiggendosi di raggiungere obiettivi di qualità dell'aria ambiziosi per migliorare la salute dell'uomo e dell'ambiente;
- con la direttiva 2008/50/CE, attuata nell'ordinamento nazionale per il tramite del d.lgs. 13 agosto 2010, n. 155, vengono stabiliti soglie, valori limite e valori-obiettivo per la valutazione di ogni inquinante, tra cui proprio il PM10;
- il legislatore nazionale ha inteso con l'occasione normare le modalità per la valutazione dei sopracitati obiettivi ovverosia, assumere eventuali azioni correttive nel caso di mancato rispetto dei vincoli previsti dall'Unione Europea, prevedendo altresì l'introduzione di idonee misure di intervento concrete per la riduzione degli inquinanti nell'aria, tra cui appositi piani di intervento predisposti da ciascuna regione;

TENUTO CONTO CHE:

- il valore limite annuale previsto dalla normativa vigente per il PM10 non deve essere superiore a 40 µg/m³, mentre il limite giornaliero impone l'obbligo di non superare i 50 µg/m³ oltre le 35 volte in un solo anno;
- con sentenza del 10 novembre 2020, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha dichiarato che l'Italia è venuta meno all'obbligo di far sì che i piani per la qualità dell'aria prevedano misure appropriate, affinché il periodo di superamento dei valori limite sia il più breve possibile;
- in esecuzione della sentenza della Corte di giustizia europea, in aggiunta ad altre iniziative intraprese per il miglioramento dell'aria del bacino padano, la Giunta della Regione del Veneto ha approvato un pacchetto di misure straordinarie per la qualità dell'aria per il triennio 2021-2023, caratterizzato anche da ulteriori interventi volti alla riduzione della circolazione su strada dei veicoli;
- le misure straordinarie adottate per la qualità dell'aria per il triennio 2021-2023, prevedono una riduzione delle emissioni di PM10 pari al 38% per la combustione di biomasse, al 39% per gli ossidi di azoto derivanti dai trasporti, e infine al 22% per le attività agricole;

APPURATO INOLTRE CHE:

- i livelli di allerta riguardanti la limitazione della circolazione dei veicoli sono 3: livello verde, arancione e rosso; in caso di livello verde, e dunque di nessuna allerta, è previsto il divieto di circolazione nei giorni feriali per le categorie di veicoli ciclomotori e motoveicoli a benzina Euro 0 e 1, autoveicoli ad uso proprio alimentate a diesel Euro 0, 1, 2, 3, 4;
- in caso di livello arancione, primo grado di allerta, è previsto il divieto di circolazione nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, per le categorie di veicoli: ciclomotori e motoveicoli a benzina Euro 0, 1 e 2, autoveicoli ad uso proprio alimentate a diesel Euro 0, 1, 2, 3, 4 e 5;
- in caso di livello rosso: massima allerta, è previsto il divieto di circolazione nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, per le stesse categorie di veicoli del livello arancione cui si aggiunge il divieto di circolazione per i veicoli commerciali classificati in categoria N1, N2, N3, alimentati a diesel Euro 5 dalle ore 08.30 alle ore 12.30;

CONSIDERATO CHE:

- i comparti emissivi principalmente responsabili dell'inquinamento da polveri sottili PM10 derivano in misura maggioritaria, secondo le rilevazioni Arpav Veneto 2017, proprio dagli edifici residenziali e dal settore agricolo (complessivamente 55%), mentre il 21% è attribuito al trasporto su strada, comprensivo di tutte le tipologie di automezzi a prescindere dalla data di immatricolazione.
- l'incidenza complessiva nei settori della combustione di biomassa legnosa degli apparecchi di riscaldamento domestico, dei trasporti pubblici delle attività zootecniche e degli spandimenti di reflui zootecnici per l'emissione di ammoniaca, è tutt'altro che trascurabile se non addirittura preponderante, rispetto alle emissioni riguardanti la circolazione dei veicoli su strada;
- la percentuale dei veicoli che a seguito delle restrizioni alla circolazione stradale, rischiano di non poter più circolare in Veneto con il raggiungimento del livello arancione ammonta a circa l'80%, dal momento che tali divieti comprenderebbero anche veicoli con classe ambientale Euro 5. Più nel dettaglio in Veneto ci sono 181.802 Euro 0, 56.329 Euro 1, 232.445 Euro 2, 360.910 Euro 3, 884.122 Euro 4, 660.239 Euro 5, 806.559 Euro 6;
- alla luce dei dati raccolti, risulta pertanto evidente la necessità di agire in via prioritaria e con provvedimenti mirati sulle emissioni di PM10 attribuibili al riscaldamento residenziale, in quanto rappresenta il settore chiave su cui è possibile incidere con maggiore efficacia ed efficienza, ottenendo risultati celeri e significativi;
- risulta tanto evidente quanto inopportuno, l'ingiustificato e sproporzionato accanimento nei confronti dei possessori di autovetture private, verso i quali può essere imputato solamente una percentuale minima dell'ammontare totale delle emissioni di PM10, ascrivibile tra l'altro, secondo recenti studi, all'usura degli pneumatici e dei freni;

VISTO, infine l'articolo 19-quater del decreto legge 17/2022 "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali", aggiunto in fase di conversione, il quale dispone che al fine di ridurre i consumi termici e ottenere un risparmio annuo immediato, dispone che dal 1° maggio 2022 e fino al 31 marzo 2023, la media ponderata della temperatura dell'aria, misurata nei singoli ambienti di ciascuna unità immobiliare per la climatizzazione invernale ed estiva degli edifici pubblici, eccezion fatta per ospedali, cliniche, case di cura e

strutture protette per l'assistenza e il recupero dei tossico-dipendenti e di altri soggetti affidati ai servizi sociali pubblici, non debba rispettivamente superare i 19 gradi centigradi (più due di tolleranza) e non debba essere minore di 27 gradi centigradi, (meno due gradi di tolleranza);

CONSIDERATO infine il perdurare della crisi economica, aggravato dall'aumento dei prezzi dei beni di consumo principali, pone di fatto le famiglie nell'impossibilità di sostenere ulteriori spese per l'acquisto di nuove auto meno impattanti sull'ambiente e non soggette a restrizioni di traffico, come ad esempio i veicoli con motore ibrido ed elettrico;

tutto ciò premesso,

impegna la Giunta regionale

1) a prevedere, seppur nel rispetto dei vincoli di emissione degli inquinanti stabiliti dall'ordinamento europeo, una diversa ripartizione degli obiettivi di diminuzione delle PM10, disponendo un aumento delle percentuali di riduzione degli inquinanti nell'aria dalla combustione delle biomasse (oggi al 38%) e dalle attività agricole (oggi al 22%), a fronte invece di una riduzione della percentuale in capo alla voce trasporti;

2) a rimodulare le limitazioni alla circolazione di veicoli ora vigenti, adottando un approccio meno restrittivo, soprattutto per le fasce di reddito medio basse impossibilitate a cambiare nell'immediato il proprio veicolo, o meglio ancora eliminare completamente tali restrizioni;

3) ad efficientare le attività di accertamento e ispezione degli impianti termici siti negli uffici pubblici, al fine di garantire l'osservanza delle norme riguardanti la riduzione delle emissioni inquinanti e il contenimento dei consumi energetici, con particolare riferimento alla temperatura ambiente, così come regolamentata dal D.P.R. 74/2013;

4) ad intervenire presso il Governo della Repubblica, affinché:

- siano previsti stanziamenti statali aggiuntivi da destinarsi alle erogazioni di incentivi per il finanziamento di misure riguardanti i settori dell'agricoltura, dell'energia e dei trasporti, quali a titolo esemplificativo ma non esaustivo, la rottamazione dei veicoli e la sostituzione delle caldaie;

- venga sollecitata l'adozione anche per il tramite della normativa statale, di misure più stringenti volte a rendere funzionale il controllo delle temperature degli edifici pubblici, così come modificate dalla recente normativa emergenziale, prevedendo all'occorrenza sanzioni maggiormente incisive;

- siano estesi oltre il 31 marzo 2023, i vincoli alla temperatura dell'aria per la climatizzazione invernale ed estiva degli edifici della pubblica amministrazione;

- siano predisposti ulteriori interventi normativi, atti a ridurre le emissioni di PM10 nell'atmosfera imputabili al riscaldamento residenziale, con particolare riferimento a quello dovuto dall'utilizzo di biomasse legnose.
