



Trento, 6 febbraio 2019

**ADOZIONE DI MISURE DI RISANAMENTO
DELLA QUALITÀ DELL'ARIA,
DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI GAS CLIMA-ALTERANTI
E DI RIDUZIONE DEL RUMORE NELLA VALLE DELL'ADIGE.**

Proposta di mozione
presentata da **Cons. Lucia Coppola** (prima firmataria)
Cons. Paolo Ghezzi, Cons. Alex Marini, Cons. Filippo Degasperi

Considerato che:

All'inizio del 2019 il Comune di Trento ha approvato una mozione sul risanamento della qualità dell'aria, di riduzione delle emissioni di gas clima alteranti e di riduzione dei rumori in Valle dell'Adige. Nell'ottica di una proficua collaborazione tra amministrazioni, al fine di raggiungere un risultato concreto, si intende proporre la mozione anche a livello provinciale.

con deliberazione n. 1387 di data 1 agosto 2018 la Giunta provinciale ha approvato in via definitiva il Piano Provinciale di Tutela della Qualità dell'aria;

il Piano ha l'obiettivo di definire strategie di intervento volte a garantire la tutela della qualità dell'aria attraverso misure da adottare nel breve e lungo periodo per ridurre le emissioni inquinanti;

il riferimento normativo è il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa": tale decreto esplicita, agli articoli 9 e 13, i casi in cui le Regioni e le Province

*Consiglio della Provincia autonoma di Trento
Gruppo consiliare Futura 2018*

Autonome sono tenute ad adottare un piano che contenga le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza sulle aree di superamento ed a raggiungere i valori limite nei termini prescritti;

tale Decreto prevede che si adottino piani di azione, aventi valenza per tutto l'arco dell'anno, che hanno ad oggetto specifiche circostanze contingenti, non aventi carattere strutturale o ricorrente, come invece previsto dai Piani di azione redatti in base alla precedente normativa;

in tal senso la Giunta Provinciale aveva già approvato la deliberazione n. 2989 di data 23 dicembre 2010 avente ad oggetto: “Piano di azione per la riduzione del rischio di superamento dei valori limite, dei valori obiettivo e delle soglie di allarme degli inquinanti atmosferici, ai sensi dell'articolo 10 del d.lgs. 13 agosto 2010 n. 155” e in particolare il relativo Allegato parte integrante;

con deliberazione della Giunta Provinciale n. 2671 del 13 dicembre 2013 la Provincia Autonoma di Trento ha aderito all'Accordo di programma tra cinque Ministeri (Ministero dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dello Sviluppo Economico, delle Politiche agricole, alimentari e forestali e della Salute) e le Regioni e Province Autonome del Bacino Padano (Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Valle d'Aosta, Province Autonome di Trento e Bolzano), sottoscritto nel dicembre 2013 con l'obiettivo di individuare e sviluppare in modo coordinato una serie di attività da porre in essere, in concorso con quelle ordinariamente svolte, per la realizzazione omogenea e congiunta di misure di breve, medio e lungo periodo di contrasto all'inquinamento atmosferico nelle zone del Bacino Padano;

con deliberazione n. 512 del 31 marzo 2017 la Provincia ha approvato la partecipazione a PREPAIR (Po Regions Engaged to Policies of AIR), un progetto europeo da circa 17 milioni di euro totali e 7 anni di durata, cofinanziato dal programma LIFE, con l'obiettivo di mettere in campo azioni coordinate ed integrate per il miglioramento della qualità dell'aria nel territorio che comprende l'intero Bacino Padano e la Slovenia;

il progetto PREPAIR si prefigge di attuare azioni nei settori da cui si origina in misura maggiore l'inquinamento atmosferico, riconoscendoli in trasporti, energia, agricoltura e di finanziare interventi congiunti al fine di abbattere le emissioni;

il Parlamento europeo il 23 novembre 2016 ha approvato in via definitiva i nuovi limiti nazionali sulle emissioni delle principali sostanze inquinanti prevedendo riduzioni importanti

degli inquinanti emessi dai trasporti tra cui NOx (-63%) e particolato (-49%), da raggiungere entro il 2030;

Preso atto che:

come si evince dal comunicato stampa del 15 febbraio 2017, la Commissione europea ha emesso nella medesima data un parere motivato ammonendo alcuni Paesi, tra i quali l'Italia, per le persistenti violazioni riguardo la qualità dell'aria, perché non hanno affrontato le ripetute violazioni dei limiti di inquinamento dell'aria per il biossido di azoto (NO₂), attestando come l'inquinamento da NO₂ costituisca un grave rischio per la salute e come la maggior parte delle emissioni provengano dal traffico stradale ed esortando i cinque Stati membri ad agire per garantire una buona qualità dell'aria e salvaguardare la salute pubblica evidenziando quanto segue:

“Più di 400.000 cittadini muoiono prematuramente nell'UE ogni anno a causa della scarsa qualità dell'aria. Milioni di persone, inoltre, soffrono di malattie cardiovascolari e respiratorie causate dall'inquinamento atmosferico. Nel 2013 il persistere di elevati livelli di NO₂ ha causato quasi 70 000 morti premature in Europa: pressoché tre volte il numero dei decessi causati da incidenti stradali nello stesso anno. La legislazione dell'UE sulla qualità dell'aria ambiente (direttiva 2008/50/CE) stabilisce valori limite per gli inquinanti atmosferici, tra cui l'NO₂; in caso avvengano superamenti, gli Stati membri sono tenuti ad adottare e attuare piani per la qualità dell'aria che stabiliscono misure adeguate a rimediarvi nel più breve tempo possibile. Il parere motivato odierno concerne persistenti violazioni dei valori limite per l' NO₂ in:

Germania (28 zone di qualità dell'aria, tra cui Berlino, Amburgo, Monaco, Amburgo e Colonia);

Francia (19 zone di qualità dell'aria, fra cui Parigi, Marsiglia e Lione);

Regno Unito (16 zone di qualità dell'aria, tra cui Londra, Birmingham, Leeds e Glasgow);

Italia (12 zone di qualità dell'aria, tra cui Roma, Milano e Torino);

Spagna (3 zone di qualità dell'aria, tra cui una che copre Madrid e due Barcellona).

Tra le eventuali misure volte a ridurre le emissioni inquinanti - accelerando al tempo stesso la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio - figurano la riduzione

globale dei volumi di traffico, i combustibili utilizzati, il passaggio ad autovetture elettriche e/o l'adattamento dei comportamenti al volante. In questo contesto, ridurre le emissioni dei veicoli diesel è un passo importante verso la conformità con gli standard UE in materia di qualità dell'aria. Sebbene spetti alle autorità dello Stato membro scegliere le misure idonee per far fronte al superamento dei limiti di NO₂, è necessario compiere maggiori sforzi a livello nazionale, regionale e locale, per adempiere agli obblighi della normativa UE e tutelare la salute pubblica. Se gli Stati membri non vi adempiranno entro due mesi, la Commissione potrà decidere di deferirli alla Corte di giustizia dell'UE."

dato atto altresì che in aprile 2018 la Commissione europea ha inviato all'Italia un ultimo avvertimento prima di rivolgersi alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea per il superamento dei valori limite di particolato (Pm10) in Lombardia, Veneto, Piemonte, Toscana, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Umbria, Campania, Marche, Molise, Puglia, Lazio e Sicilia e che tale provvedimento arriva dopo il già citato del 15 febbraio, con il quale l'Italia aveva ricevuto un simile ultimatum per i livelli fuori legge di biossido d'azoto (NO₂);

In considerazione delle seguenti evidenze:

la gravità dell'avvertimento della Commissione poiché l'Italia è, infatti, il primo Paese a riceverlo, con una sentenza storica (Decisione della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 5 aprile 2017 nel Caso C-488-15 - Commissione v. Bulgaria), la Corte di Giustizia Europea ha spalancato le porte all'applicazione di sanzioni UE contro gli Stati che non rispettano le norme sulla qualità dell'aria;

tutte le fonti citate riconoscono come tra le principali fonti di emissione degli inquinanti atmosferici vi sia il traffico veicolare stradale;

Premesso che:

il valico autostradale del Brennero è il più trafficato dell'arco alpino e, secondo il rapporto Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins. Rapport annuel 2014 (1) elaborato dall'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione svizzera, nel 2014 vi sono state trasportate su strada 30,2 milioni di tonnellate di merci (23% del totale del traffico merci stradale su tutto l'arco alpino) da parte di 2.014.000 autocarri;

in base al rapporto iMONITRAF! Annual Report 2015 riferito al 2014 e ai dati forniti dall'Agenzia provinciale per l'ambiente di Bolzano riferiti all'anno 2015, nel territorio della Provincia di Bolzano e della Provincia di Trento il valore limite dell'inquinante NO_z è stato superato lungo tutta la A22;

la prolungata esposizione all'inquinante NO₂, anche a basse concentrazioni, può causare diversi danni alla salute, ad iniziare da patologie all'apparato respiratorio che possono portare anche al decesso i soggetti più esposti, come bambini e asmatici;
in base alla direttiva europea 2008/50/CE, recepita in Italia attraverso il Decreto legislativo n.155/2010, la concentrazione limite di questo inquinante, per tutelare la salute umana, è di 40 µg/m³. Il valore limite fissato dalle nuove normative doveva, che doveva entrare in vigore già il primo gennaio 2010, è stato prorogato di 5 anni a seguito di una richiesta del Governo italiano che si impegnava a mettere in atto delle misure concrete per ridurre le emissioni. La proroga è stata concessa, ma gli impegni non sono stati attuati o non hanno avuto efficacia e, quindi, il primo gennaio 2015 la nuova norma è entrata in vigore a tutti gli effetti e l'Italia, non avendo rispettato la direttiva, sarà soggetta ad una procedura di infrazione;

nel Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ elaborato dall'Agenzia provinciale per l'ambiente di Bolzano è scritto che *“per poter ottenere il raggiungimento del valore limite dell' NO₂(40 µg/m³) entro il 2015 sono necessarie riduzioni delle emissioni autostradali dell'ordine del 40-50%”*. Considerando che la maggior parte di tali emissioni (oltre il 70%) sono determinate dal traffico stradale, è evidente che per rientrare nei limiti si dovrebbe eliminare una parte molto importante dei mezzi che attualmente transitano sulla A22;

nella relazione annuale Verkehr in Tirol 2011 il Dipartimento Pianificazione del Traffico del Land Tirol quantifica la percentuale di traffico di autocarri cosiddetto “deviato” in transito nel 2009 lungo i valichi alpini (si tratta di quegli autocarri che allungano il percorso più breve tra origine e destinazione). Vi risulta che solo il 45% dei autocarri che transitano al Brennero percorrono il percorso più breve, mentre il 28% allunga il percorso fino a 60 km e il 27% di più di 60 km (totale percorso allungato 55%). Al Gottardo invece il 97% degli autocarri percorre il percorso più breve. Le cause di questa anomalia sono puramente economiche: il prezzo del pedaggio, che sul Brennero è circa la metà rispetto a quello sul Gottardo, e il prezzo del carburante, più conveniente in Austria rispetto che in Svizzera. Il potenziale di trasferimento secondo il percorso più breve, quantificato nella stessa relazione del Dipartimento Pianificazione del Traffico del Land Tirai, porterebbe a una riduzione del 29-34% del traffico pesante al Brennero ;

secondo lo studio *Lo stato delle infrastrutture del segmento alpino Ventimiglia-Tarvisio e loro utilizzo* di Dario Balotta, Vanda Bonardo, Alberto Collidè, Lorenzo Frattini, Francesco Pastorelli, Andrea Wehrenfennig contenuto in *CIFRA Italia, Trasporti nelle Alpi: a che punto siamo* del maggio 2016, *«l'eccesso dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è in gran parte rappresentato dal traffico deviato. Le ditte di trasporto internazionali scelgono il*

percorso più economico invece di quello più corto attraverso la Svizzera per via dell'applicazione della tassa sul trasporto pesante applicata dalla Confederazione elvetica. Se fosse possibile l'applicazione del principio del percorso più breve si potrebbe ridurre il traffico merci sulla strada al Brennero di più di un terzo».

Lo Stato Italiano e la Comunità Europea hanno sottoscritto impegni riguardo la riduzione di gas serra tra cui l'anidride carbonica emessa dalla carburazione dei motori a scoppio, che nel caso del traffico deviato su strada rappresenta al Brennero come minimo l'emissione di 60 milioni di km percorsi da autocarri;

fin dal 2007 è risaputo dall' amministrazione del Trentino-Alto Adige che una grande parte dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è rappresentata dai traffico deviato. In quell'anno, infatti, in una lettera d'accompagnamento all'opuscolo *Sul binario del futuro* inviata alla cittadinanza, il presidente della Giunta Provinciale di Bolzano Durnwalder dichiarò: «Già ora ci impegniamo ad adeguare il pedaggio sull'autostrada del Brennero a quello delle autostrade svizzere ed austriache per scoraggiare il traffico di transito, in modo che in futuro le ditte di trasporto internazionali scelgano il percorso più corto invece di quello più economico»;

il 28 ottobre 2014 i rappresentanti delle Assemblee Legislative del Land Tirolo, della Provincia Autonoma di Bolzano e della Provincia Autonoma di Trento hanno sottoscritto a Schwatz la Delibera 17 con cui prendono impegni concreti per eliminare il traffico deviato lungo l'asse del Brennero attraverso un sistema Toll Plus (soluzione presentata alle amministrazioni competenti fin dal maggio 2009) e per mettere in campo misure concrete per il trasferimento del traffico dalla gomma alla rotaia (per esempio utilizzo della capacità libera lungo la tratta ferroviaria del Brennero; migliore utilizzo della stazione intermodale di Roncafort; la Ro.La. non deve fermarsi alla stazione Brennersee, ma proseguire fino a Trento);

con l'entrata in esercizio del Tunnel di Base del Gottardo si dovrebbero mettere in vigore adeguate politiche dei trasporti per imporre il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia al fine di utilizzare l'ulteriore capacità offerta dalle nuove infrastrutture. Automaticamente il traffico deviato su strada al Brennero sarebbe trasferito sulle ferrovie svizzere (Gottardo nuovo e vecchio, linea del Latschberg) e/o in parte sulla ferrovia dei Tauri, le quali rappresentano la via più breve. Ciò avverrebbe perché il trasporto ferroviario non gode infatti degli artificiali vantaggi del minore pedaggio autostradale o del più basso costo del carburante che rappresentano le cause del traffico deviato. Per questo gli

autotrasportatori, visto che dovrebbero comunque far viaggiare le merci sui treni a prezzi simili, sceglierebbero il percorso più razionale: nessuna azienda potrebbe prendersi carico di ulteriori costi e maggiori tempi di transito allungando il percorso per passare sulla ferrovia del Brennero. La riduzione del traffico su strada non sarebbe quindi da attribuire all'esercizio della nuova ferrovia ma alle misure di politica del traffico che verrebbero istituite;

nel già citato studio *Trasporti nelle Alpi: a che punto siamo*, Michele Tartaglia (Politecnico di Torino) afferma che «non è ragionevole aspettarsi sostanziali aumenti del volume dei traffici attraverso le Alpi. Sono ovviamente possibili redistribuzioni tra valichi diversi, a parità di flusso totale». Su questo punto concordava anche l'assessore all'urbanistica, lavori pubblici e viabilità della Provincia di Trento, che nel novembre 2015 ha affermato: «Noi prevediamo che il traffico merci nei prossimi 15-20 anni sarà solo leggermente in aumento rispetto a quello attuale». Va quindi messo in evidenza che le previsioni di traffico elaborate nel 2007 per BBT SE che stanno alla base del progetto della nuova ferrovia del Brennero si sono rivelate gravemente errate in quanto sovrastimano la domanda di traffico visto che prevedevano un costante ed infinito aumento del traffico. Tale errore è ritenuto uno degli elementi principali che portano a considerare obsoleta e scorretta l'analisi costi-benefici del BBT secondo uno studio del 2014 del Laboratorio di Politica dei Trasporti del Politecnico di Milano;

la non attendibilità di tali previsioni è stata messa in evidenza tra l'altro anche dall'assessore all'urbanistica, lavori pubblici e viabilità della Provincia di Trento sempre nel novembre 2015. Nel 2014, in base al già citato studio dell'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione svizzera, sono state trasportate su strada al Brennero 30,2 milioni di tonnellate di merci mentre sulla ferrovia 11,9 per un totale di 42,1 milioni di tonnellate di merci, su livelli simili a quelli di 10 anni fa. La ferrovia esistente, in base a quanto indicato dal Dipartimento Mobilità e Trasporti della P.A.T., avrebbe una capacità di 29 milioni di tonnellate e sarebbe in grado di trasportare il 70% di tutto il traffico merci lungo l'asse del Brennero. Tali considerazioni portano a ritenere che grazie alle infrastrutture esistenti il valico del Brennero possieda capacità di trasporto sufficienti per sopportare il traffico merci dei prossimi decenni.

Il Consiglio della provincia autonoma di Trento
Impegna la Giunta provinciale a:

a) Promuovere presso le Autorità competenti, in particolare tutti i Paesi che hanno ratificato

*Consiglio della Provincia autonoma di Trento
Gruppo consiliare Futura 2018*

la Convenzione delle Alpi e la Comunità Europea - al fine di ridurre gli inquinanti e le emissioni di gas clima-alteranti complessivamente e in particolare sull'asse del Brennero a tutela della salute e dell'ambiente - azioni politiche non più procrastinabili e da adottarsi immediatamente tra le quali:

A) Misure per la riduzione emissioni gas clima-alteranti e raccolta/smaltimento acque lungo la A 22

- Equiparazione dei costi di transito su tutti i valichi alpini (- 30 % traffico "deviato") ed equiparazione prezzi dei carburanti
- Controllo intenso del trasporto merci (rigorosi rispetti dei limiti di percorrenza e velocità
- Introduzione di tariffe chilometriche per autocarri come in Svizzera
- Definizione numero massimo possibile di Tir in circolazione
- Limiti di velocità per i Tir (100 km/h)
- Divieto di transito notturno sull'intera tratta Verona - Rosenheim
- Introduzione divieto settoriale per merce non deperibile

B) Misure antirumore, anche legislative, per la ferrovia esistente:

- Risanamento dei vagoni merci esistenti con adeguati freni
- Sostituzione dei mezzi di trasporto con quelli meno rumorosi
- Realizzazione di interventi antirumore sulle infrastrutture esistenti

C) Stesse condizioni economiche sia per trasporto su gomma che su rotaia

Valutare l'opportunità di qualsiasi intervento mirante alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie e/o viarie soltanto dopo che siano state attuate le misure di politica dei trasporti sopra elencate, finalizzate a ridurre i transiti di mezzi sulla A22 (in particolare di quelli che transitano sull'asse del Brennero allungando il percorso) e al miglioramento dell'attuale linea ferroviaria del Brennero, anche con l'attuazione delle misure antirumore.

Cons. Lucia Coppola (prima firmataria)

Cons. Paolo Ghezzi

Cons. Alex Marini, Cons. Filippo Degasperì

*Consiglio della Provincia autonoma di Trento
Gruppo consiliare Futura 2018*