

## □ **Mozione n. 71**

*presentata in data 25 ottobre 2010*

a iniziativa del Consigliere Marinelli, Massi

### **“Problematiche connesse all'inquinamento atmosferico da polveri sottili: sostegno ai Comuni”**

L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE

Premesso:

*che* quello dell'inquinamento atmosferico è un problema che interessa diversi Comuni della nostra regione, come confermato dai dati che periodicamente vengono diffusi dall'ARPAM;

*che* secondo i dati diffusi da quest'ultima, riferiti al periodo compreso dal primo gennaio al 31 agosto 2010, la provincia di Ancona è la più esposta all'inquinamento da polveri sottili poiché ha presentato il maggior numero di siti critici che hanno superato il limite dei trentacinque giorni di concentrazione di PM10 superiore alla soglia massima giornaliera di 50 ug/mc;

*che*, sempre secondo i dati dell'ARPAM, nel periodo in questione sono risultati due sforamenti in siti di città del maceratese, mentre risulta difficoltosa la rilevazione nell'ascolano, i cui dati sono bloccati all'aprile del 2010;

*che* il problema coinvolge comunque tanti Comuni della nostra Regione poiché, dal 2004 al 2009, diverse stazioni urbane posizionate in varie città di tutte le province marchigiane hanno rilevato sforamenti;

*che* l'origine del PM10 è molto varia: dal sollevamento della polvere naturale, ai processi di combustione di derivati del petrolio (sia di origine industriale che domestica che da traffico autoveicolare), alla formazione di aerosol di composti salini, ecc.;

*che* tra le sorgenti antropiche principali del PM10 troviamo: veicoli diesel, ciclomotori e motocicli a due tempi, usura dei freni, pneumatici ed asfalto, risospensione, emissioni industriali, impianti termici a combustibili liquidi, combustione a legna, ecc.;

*che* è comunque indubbia la difficoltà di trovare il sistema per arginare le polveri sottili poiché non è comunque facile individuare le cause precise che provocano la forte produzione di PM10;

*che* se i fattori che concorrono all'inquinamento sono tanti, diverse devono essere anche le risposte per contrastare il fenomeno e non possono che venire da un'azione congiunta tra Comuni, Province, Regione e governo nazionale;

Preso atto:

*che* si è recentemente diffuso un certo allarmismo a seguito dei dati contenuti in uno studio del febbraio del 2010, elaborato dall'ARPAM, sulla valutazione di impatto sanitario del PM10 e dello O<sub>3</sub> in 16 Comuni della Regione Marche nel biennio 2007/2008;

*che* la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, per i superamenti del valore limite del PM10 negli anni 2005, 2006 e 2007, per la quale la Regione Marche ha effettuato una richiesta in deroga fino all'11 giugno 2011;

Constatato *che* negli ultimi anni molti Comuni hanno ripetutamente sollecitato un tavolo di confronto con la Regione Marche per discutere approfonditamente sul problema delle polveri sottili;

Ritenuto:

*che* sia comunque necessaria l'adozione di provvedimenti strutturali, anche in considerazione che le soluzioni tampone, messe in atto dai Comuni, spesso risultano insufficienti;

*che* spesso i Comuni subiscono gli effetti di diverse realtà per le quali a volte non possono intervenire. Si pensi ad esempio al trasporto: secondo stime di Automobile club d'Italia (ACI), Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (CONFETRA) e Centro studi sistemi di trasporto (CSST) nel trasporto merci oltre la metà del parco circolante in Italia ha un'età superiore ai 15 anni e risponde a categorie di emissione euro 0, 1 o 2, mentre l'attuale standard è di euro 5. Il parco circolante ha un'età media di 9 anni contro i 7 della Francia e della Spagna ed i 6 della Germania e del Regno Unito. E' indubbio che l'invecchiamento incide in modo rilevante nei livelli di concentrazione di PM10, soprattutto in quei Comuni che registrano un elevato transito;

*che* i dati rilevati dall'ARPAM confermano che le misure solitamente adottate dai Comuni, quali le Zone a traffico limitato (ZTL), il lavaggio delle strade, la realizzazione di piste ciclabili, ecc., non sono a volte, da sole, sufficienti a risolvere il problema;

*che* è quindi necessario ragionare ed agire su più fronti, anche al fine di affiancare i Comuni nella lotta impari contro le polveri sottili, prevedendo e/o intensificando gli interventi volti al miglioramento del parco regionale degli automezzi destinati al trasporto pubblico locale rendendoli maggiormente ecosostenibili, prevedendo deviazioni del traffico pesante dalle strade statali all'autostrada, incentivi per l'acquisto di nuove caldaie, misure per il contenimento dei consumi energetici nei settori produttivi nonché di quelle atte a ridurre le emissioni gassose degli autoveicoli, ecc.;

Appreso:

*che* in data 18 ottobre 2010 l'Assessore regionale alla tutela e al risanamento ambientale ha convocato un incontro, al quale sono stati invitati sessantuno Sindaci, i Presidenti delle Province, il Direttore generale ARPA Marche, i Presidenti di ANCI Marche e UPI Marche, per discutere la bozza di Decreto del Presidente della Giunta regionale sull'inquinamento da polveri sottili;

*che* la bozza di decreto prevede, tra l'altro, il blocco totale della circolazione, dal 1° novembre 2010 al 31 marzo 2011, 24 ore su 24, per le auto a benzina e diesel euro 0 e per i veicoli diesel euro 1, 2, 3 e 4 senza filtro antiparticolato, in porzioni dei centri urbani dei Comuni della Regione Marche, inclusi nella fascia A del Piano di Azione di cui alla deliberazione del Consiglio regionale 52/2007, da perimetrare con appositi provvedimenti dei Sindaci;

*che* il provvedimento mira, in generale, a limitare i livelli di PM10 anche nei Comuni dove non ci sono le centraline, ma considerati comunque a rischio;

Ritenuto:

*che* tale provvedimento comporterebbe per i Comuni un ingente impegno finanziario per la segnaletica, per l'attivazione di misure atte ad agevolare l'individuazione dei veicoli ai quali è preclusa la circolazione, per effettuare i controlli, per la messa a disposizione dei cittadini dei bus navetta, ecc.;

*che* la Regione debba dare un sostegno ai Comuni, non lasciandoli soli di fronte ai costi che dovranno sostenere per l'attuazione delle predette misure;

*che*, con le misure contenute nella bozza di provvedimento, la tutela dei cittadini e dell'ambiente non verrebbero comunque pienamente garantite poiché il problema delle polveri sottili verrebbe semplicemente spostato dalle zone perimetrata a quelle non perimetrata, soprattutto in quei Comuni la cui statale adriatica è adiacente al centro cittadino;

*che* la Regione dovrebbe anche farsi carico di un progetto che limiti, su alcune tratte, la circolazione lungo l'adriatica al traffico leggero, finanziando la deviazione di quello pesante sulla autostrada;

Appreso *che* è stata comunque convocata dall'Assessorato regionale competente una ulteriore riunione nel corso della quale verranno sottoposte, da parte degli amministratori locali, delle controproposte da sottoporre alla Regione;

Tutto ciò premesso,

IMPEGNA

la Giunta regionale:

- 1) a prevedere, qualora venisse adottato il decreto del presidente della giunta regionale concernente le misure contingenti per l'inquinamento da polveri sottili, lo stanziamento di adeguate risorse finanziarie da mettere a disposizione dei Comuni per porre in essere gli interventi derivanti dal provvedimento regionale stesso;
- 2) a prevedere, in ogni caso, uno stanziamento finanziario a sostegno dei Comuni per le misure contingenti che saranno tenuti ad adottare o che adotteranno;
- 3) a farsi carico di un progetto che limiti, su alcune tratte, la circolazione lungo la strada statale 16 adriatica al traffico leggero, finanziando la deviazione di quello pesante (Tir) sulla autostrada.