

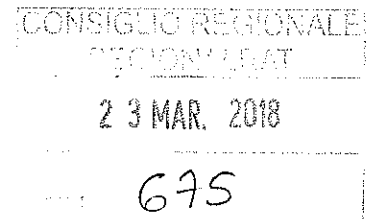
CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO – ALTO ADIGE
REGIONALRAT TRENTINO –SÜDTIROL

Gruppo consiliare regionale MoVimento 5 Stelle
5 Sterne Bewegung – MoViment 5 Steiles

XV Legislatura - 2018

Trento, 14 marzo 2018

Al Presidente
del Consiglio regionale
Dr. Thomas Widmann
Sede



Interrogazione n. 305/XV

Premesso che:

- nel 2015 è stato scoperto lo scandalo "*dieselgate*" sulle emissioni inquinanti di CO₂ e NO_x truccate dalle case automobilistiche, in primis quelle tedesche del gruppo Volkswagen e a seguire la maggior parte di quelle europee, che ha permesso di indagare sulle manomissioni delle centraline dei motori di milioni di automezzi;
- successivamente a tale scandalo, sono state intraprese delle ricerche atte a determinare i danni sull'ambiente e sull'uomo del maggior inquinamento atmosferico fino a quel momento non calcolato a causa delle fraudolente informazioni diffuse dalle case automobilistiche;
- la più recente ricerca a cura dell'Istituto Meteorologico Norvegese (MetNorway) in collaborazione con l'International Institute for Applied Space, earth & systems Analysis (IIASA) con sede in Austria e con l'Environment Department della Chalmers University of Technology in Svezia, ha concluso che in Europa su 10.000 vittime che ogni anno muoiono prematuramente a causa dell'inquinamento da ossido di azoto (NO_x) dei motori diesel, circa la metà, 5.000, sono da imputare alle emissioni truccate che sfiorano i limiti imposti dalla UE, e che addirittura un terzo del totale delle vittime (oltre 3.000) risiede in Italia facendo così registrare il record negativo a livello europeo, seguita da Germania (2.070), Francia (1.430) e Inghilterra (640). Questi quattro paesi rappresentano la maggioranza dei decessi registrati in Europa pur avendo la minoranza della popolazione. Ciò è dovuto all'elevato numero di automezzi alimentati a diesel. Inoltre, seppur meno popolata della somma degli altri tre paesi più colpiti, l'Italia li supera per numerosità di vittime e incidenza di malattie gravi all'apparato respiratorio, per non citare quelle ad altri organi.

Considerato che:

- Jens Borken-Kleefeld, esperto di trasporti presso l'IIASA, ha affermato che *“se le auto diesel non avessero inquinato oltre i tetti imposti dall'Ue, si sarebbero evitate circa 5.000 morti premature l'anno. Avremmo potuto salvare ancora più vite, precisamente 7.500, se le auto diesel avessero ridotto le fuoriuscite di NOx ai livelli dei veicoli a benzina”*. Infatti l'Ue ha paradossalmente stabilito limiti più severi per le auto a benzina sulle emissioni di NOx rispetto ai diesel.
- I trasporti sono la maggiore fonte di inquinamento dell'aria, la quale, dice l'Agenzia ambientale UE, è responsabile di circa 425.000 morti premature in UE, Norvegia e Svizzera. Più del 90% di questi decessi sono causati da malattie respiratorie e cardiovascolari dovute all'esposizione alle polveri sottili alla cui formazione contribuisce molto l'ossido di azoto dei gas di scarico degli automezzi.
- I ricercatori hanno utilizzato dati pubblici e un metodo di analisi articolato in tre fasi principali, ottenendo una buona stima per il periodo 2016-2017, con un margine di incertezza che va dai 6.000 ai 13.000 decessi, volendosi concentrare solo sulle morti premature causate dall'NOx perché se fossero stati considerati tutti i gas inquinanti derivanti dal traffico stradale, il numero di vittime sarebbe stato molto più alto.
- La prima indagine basata sull'analisi del DNA di oltre mille individui, pubblicata in questi giorni sulla rivista Nature Communications e basata su una ricerca condotta in Canada dal gruppo dell'Ontario Institute for Cancer Research, ha svelato che dall'analisi del DNA raccolto da campioni di sangue, sono stati individuati gli effetti di polveri sottili, biossido di azoto e biossido di zolfo in grado di “prendere il controllo” del DNA, accedendo in questo modo ad alcuni geni piuttosto che altri, e di essere la causa di malattie cardiache e respiratorie.

Ciò premesso si interroga il Presidente della Regione per conoscere

1. se la Giunta e l'A22 sono a conoscenza di questi recenti studi e dell'elevato numero di morti premature causato dal mancato rispetto dei limiti UE sulle emissioni dei gas di scarico degli automezzi, non calcolate correttamente in tutti questi anni a causa delle fraudolente informazioni diffuse dalle case automobilistiche, e in caso affermativo, se e come sono stati ricalcolati i piani e adeguate le misure antismog in funzione dei dati corretti, visto che quelli precedenti sono stati dimostrati essere non corretti e inattendibili a causa della truffa del “dieselgate”;
2. se è mai stato stimato il numero di morti a causa dell'inquinamento del traffico lungo l'asse dell'Autobrennero nella nostra regione e, in caso affermativo, quali dati relativi ai gas di scarico sono stati utilizzati, ovvero se si tratti o meno di quelli falsi comunicati dalle case automobilistiche coinvolte nel “dieselgate”;

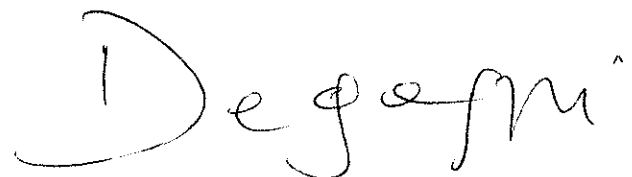
3. se la Giunta e l'A22, preso atto dell'elevato numero di morti premature dimostrato dagli studi sopra citati che prima della scoperta dello scandalo del "dieselgate" non si conoscevano, non ritengano di attivarsi immediatamente con le due province autonome di Trento e di Bolzano, oltre che con i sindaci di tutti i comuni attraversati dall'Autobrennero, per delineare e attuare un piano di emergenza per la riduzione dello smog dell'A22, strutturato su diversi tipi di interventi quali, solo per proporre alcuni esempi, oltre l'incentivo e la promozione del trasporto pubblico, il divieto di circolazione degli automezzi leggeri e pesanti con vecchi motori diesel per più giorni la settimana (non solo nei festivi), sconti e pass gratuiti per quelli elettrici, metano, gpl, a metano liquefatto (vedi i TIR di ultima generazione), aumento delle tariffe per i veicoli diesel.

Ai sensi del Regolamento si richiede risposta scritta.

cons. Paul Köllensperger



cons. Filippo Degasperi





CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO – SÜDTIROL

XV. Legislaturperiode – 2018

Trient, 14. März 2018
Prot. Nr. 675 RegRat
vom 23. März 2018

Nr. 305/XV

An den
Präsidenten des Regionalrates
Dr. Thomas Widmann
I m H a u s e

A N F R A G E

Vorausgeschickt, dass

- im Jahr 2015 der Abgasskandal, die systematische Manipulation der Co2 und Stickoxid-Werte (NOx) durch die Autohersteller, aufgedeckt worden ist, in den allem voran der deutsche Autokonzern VW und nach und nach auch der Großteil aller europäischen Autohersteller verwickelt war, was zu Nachforschungen hinsichtlich der an Millionen von Fahrzeugen vorgenommenen Manipulationen geführt hat;
- nach Bekanntwerden dieses Skandals Untersuchungen eingeleitet worden sind, um die Schäden für Mensch und Umwelt zu ermitteln, die von den höheren Umweltbelastungen angesichts der falschen, von den Autoherstellern gelieferten Informationen herrühren, die bis dahin nicht berücksichtigt worden waren;
- eine der jüngsten Studien, die vom Norwegischen Meteorologischen Institut (MeNorway) in Zusammenarbeit mit dem „International Institute for Applied Space, earth & systems Analysis (IIASA) mit Sitz in Österreich und dem „Environment Department“ der Chalmers University of Technology in Schweden durchgeführt worden ist, zum Schluss gekommen ist, dass von den 10.000 Menschen, die in Europa jährlich infolge der durch Dieselfahrzeuge verursachten Stickoxid-Belastung vorzeitig sterben, zirka die Hälfte, also an die 5.000 Menschen, den manipulierten Abgaswerten, welche die von der EU festgelegten Grenzwerte überschreiten, anzulasten sind. Zudem geht daraus hervor, dass ein Drittel der Gesamtzahl der Opfer (mehr als 3.000 Menschen) in Italien lebt, wodurch wir den Negativrekord in Europa halten, gefolgt von Deutschland (2.070 Menschen), Frankreich (1.430 Menschen) und England (640 Personen). Auf diese vier Länder ist der Großteil der in Europa registrierten Todesfälle verteilt und dies obgleich sie die Minderheit der Bevölkerung stellen. Zurückzuführen ist dies auf die hohe Anzahl an Dieselfahrzeugen.

In Italien, wo weniger Menschen leben als insgesamt in den anderen drei betroffenen Ländern, ist die Zahl der Opfer und auch der Anteil der schweren Krankheiten der Atemwege am größten, nicht zu erwähnen die Erkrankungen der anderen Körperorgane.

In Anbetracht dessen

- dass Jens Borken-Kleefeld, Verkehrsexperte bei der IIASA, Folgendes hervorgehoben hat: „Hätten die Dieselaautos die von der EU auferlegten Grenzwerte nicht überschritten, hätte der vorzeitige Tod von 5.000 Menschen jährlich vermieden werden können. Wir hätten noch mehr Menschenleben, genauer gesagt 7.500 Leben retten können, wenn der Stickoxidausstoß der Dieselfahrzeuge auf jenen eines Benzinmotors gesenkt worden wäre.“ Die Europäische Union hat paradoxerweise für die Autos mit Benzinmotor strengere Grenzwerte für den Stickoxidausstoß festgelegt als für Dieselmotoren;
- der Verkehr die größte Quelle der Luftverschmutzung darstellt und laut Umweltagentur der EU für den frühzeitigen Tod von ungefähr 425.000 Menschen in Europa, Norwegen und der Schweiz verantwortlich ist. Mehr als 90 Prozent dieser Sterbefälle werden durch Krankheiten der Atmungsorgane und des Herz-Kreislauf-Systems verursacht, die von Feinstaubwerten herrühren, zu deren Bildung die Abgase der Fahrzeuge beitragen;
- die Forscher ihren Untersuchungen öffentliche Daten zugrunde gelegt und eine auf drei wesentlichen Phasen beruhende Analysemethode verwendet und für den Zeitraum 2016-2017 gute Schätzungen an den Tag gelegt haben, mit einem Unsicherheitsfaktor, der zwischen 6.000 und 13.000 Todesfällen schwankt. Dabei haben sich die Forscher lediglich auf die Anzahl der aufgrund des Stickoxidausstoßes verursachten frühzeitigen Todesfälle beschränkt, denn die Anzahl der Opfer wäre weit höher, sofern alle vom Straßenverkehr verursachten Schadstoffe in Betracht gezogen worden wären;
- die erste, auf der Analyse der DNA aus den gesammelten Blutproben von mehr als 1.000 Menschen beruhende Untersuchung, die in Kanada von Experten des „Ontario Institute for Cancer Research“ durchgeführt und in diesen Tagen in der Zeitschrift „Nature Communications“ veröffentlicht worden ist, belegt, dass die Feinstäube, Stickstoffoxide und Schwefeloxide, in der Lage sind, die „Kontrolle“ über die DNA zu erlangen und auf bestimmte Gene Einfluss zu nehmen und somit Auslöser für Herz- und Atemwegserkrankungen sind.

Dies vorausgeschickt, erlauben sich die unterfertigten Regionalratsabgeordneten den Präsidenten der Region zu befragen, um zu erfahren:

1. Ob die Regionalregierung und die A22 Kenntnis von den neuesten Studien und davon haben, dass die hohe Anzahl an vorzeitigen Todesfällen darauf zurückzuführen ist, dass die von der EU auferlegten Grenzwerte für die Abgaswerte von Fahrzeugen in all diesen Jahren aufgrund der von den Autoherstellern manipulierten falschen Angaben nicht eingehalten worden sind. Falls ja, wird um Auskunft darüber ersucht, ob und wie die

Antismog-Pläne und -Maßnahmen auf der Grundlage der berichtigten Daten überarbeitet worden sind, da die vorherigen Daten angesichts des „Dieselskandals“ nicht wahrheitsgemäß und demnach nicht glaubwürdig sind.

2. Ob die Zahl der Todesfälle, die auf die vom Verkehr auf der Brennerautobahn verursachte Luftverschmutzung zurückzuführen ist, jemals erhoben worden ist? Im Falle einer bejahenden Antwort wird um Auskunft darüber ersucht, welche Daten hinsichtlich der Abgaswerte dabei berücksichtigt worden sind, sprich ob es sich dabei um die von den in den „Dieselskandal“ verwickelten Autoherstellern gelieferten Falschangaben handelt?
3. Ob die Regionalregierung und die A22 angesichts der hohen, von den oben beschriebenen Studien belegten Anzahl an vorzeitigen Todesfällen, über die man vor Bekanntwerden des Abgasskandals nicht Bescheid wusste, nicht die Absicht haben, zusammen mit den autonomen Provinzen Trient und Bozen und den Bürgermeistern aller Gemeinden, durch deren Gebiet die Autobahn verläuft, unverzüglich einzuschreiten, auf dass ein Notfallplan zwecks Reduzierung der durch die A22 verursachten Schadstoffe erarbeitet werde, der verschiedene Maßnahmen vorsieht, wie beispielsweise die Schaffung von Anreizen zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und Förderung derselben, ein Fahrverbot für Leicht- und Schwerfahrzeuge mit alten Dieselmotoren an mehreren Tagen in der Woche (und demnach nicht nur an Sonn- und Feiertagen), Preisnachlässe und kostenlose Ausweise für Autos mit Elektromotor, Methan-, LPG-, Flüssigerdgas-Antrieb (siehe LKW der letzten Generation), Erhöhung der Tarife für Dieselfahrzeuge.

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Paul Köllensperger

Filippo Degasperi