



Regione Lombardia

Regione Lombardia - Giunta  
ASSESSORE ALL' AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE  
CLAUDIA MARIA TERZI

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano  
Tel 02 6765.4705

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[ambiente@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente@pec.regione.lombardia.it)

Protocollo T1.2017.0067250 del 22/11/2017

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Graziano DELRIO

Email: [segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

e, p.c.

Al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Gian Luca GALLETTI

Email:  
[segreteria.ministro@pec.minambiente.it](mailto:segreteria.ministro@pec.minambiente.it)

Assessore alla difesa del suolo e della costa,  
protezione civile e politiche ambientali e  
della montagna  
Paola GAZZOLO

Email: [assterr@regione.emilia-romagna.it](mailto:assterr@regione.emilia-romagna.it)

Assessore all'Ambiente, Urbanistica,  
Programmazione territoriale e  
paesaggistica, Sviluppo della montagna,  
Foreste, Parchi, Protezione Civile  
Alberto VALMAGGIA

Email:  
[assessorato.valmaggia@cert.regione.piemonte.it](mailto:assessorato.valmaggia@cert.regione.piemonte.it)

Assessore all'ambiente e protezione civile  
Gianpaolo BOTTACIN

Email: [assessore.bottacin@regione.veneto.it](mailto:assessore.bottacin@regione.veneto.it)

Milano, 22 novembre 2017

**Oggetto : Lettera bacino padano a Ministro Trasporti per Trilogo 23 p.v.**

Gentili signor Ministro e membri del Governo italiano,

le Regioni Lombardia, Emilia Romagna, Piemonte e Veneto sono da tempo impegnate a migliorare la qualità dell'aria e a ridurre le emissioni di inquinanti provenienti da determinati settori nel proprio territorio.

Per il settore della mobilità, in particolare, sono stati adottati provvedimenti di limitazione della circolazione dei veicoli, con specifico riferimento alle motorizzazioni diesel, per i quali, come noto, le emissioni di ossidi di azoto sono superiori a quelli riferibili ad altri combustibili. Le limitazioni hanno interessato, fino ad oggi, veicoli con standard omologativi più obsoleti e maggiormente emissivi.

Le più recenti indagini tecnico-scientifiche scaturite dal caso Dieseldieselgate hanno tuttavia dimostrato che le emissioni in condizioni reali di esercizio delle motorizzazioni più recenti superano, anche in modo molto significativo, le emissioni verificate in fase di omologazione, potendo addirittura raggiungere valori emissivi pari o superiori a quelli degli standard più vecchi.

In vista della prossima negoziazione dell'accordo in tema di omologazione e di vigilanza del mercato del 23 novembre, auspiciamo dunque che possiate di includere le seguenti richieste, fondamentali per il compromesso finale che sarà raggiunto:

1. Una sorveglianza del mercato indipendente e rigorosa per garantire che le case costruttrici assicurino che i veicoli siano conformi a tutti gli standard e requisiti durante l'intero ciclo di vita. Tali verifiche devono essere fatte sia dagli Stati membri che dalla Commissione europea, fissando obiettivi ambiziosi sul numero di veicoli da sottoporre ai nuovi test.
2. Il sistema attuale di omologazione necessita di un'autorità di regolamentazione armonizzata a livello UE, in modo che tutte le autorità nazionali di omologazione e di vigilanza del mercato applichino la normativa comunitaria in modo uniforme e rigoroso. La Commissione, assieme agli Stati membri, dovrebbe contribuire a supervisionare i lavori delle autorità di regolamentazione nazionali, formulare raccomandazioni e, se necessario, applicare sanzioni.
3. Il futuro sistema di omologazione dovrebbe tendere ad una maggiore aderenza alle reali condizioni di guida, trasparenza e tracciabilità, per aumentarne l'affidabilità. A tal proposito la creazione di database aperti alla consultazione pubblica contenenti i dati specifici dei veicoli, potrebbe rappresentare un valido strumento e consentirebbe inoltre uno scambio efficiente di dati tra le diverse Autorità.
4. Le attuali disposizioni sull'uso di sistemi di manipolazione delle emissioni (*defeat devices*) devono essere chiaramente definite. I costruttori, inoltre, dovrebbero essere obbligati a fornire l'accesso al software e agli algoritmi dei sistemi di sicurezza e ambientali del veicolo.



5. La maggior parte degli Stati membri è attualmente oggetto di una procedura d'infrazione per inosservanza dei limiti comunitari per la qualità dell'aria. Gli Stati, le Regioni e le città europee elaborano politiche per la qualità dell'aria basate sui limiti emissivi per i veicoli fissati dalle Direttive europee. Molte regioni e città italiane ed europee hanno già applicato delle limitazioni per l'utilizzo dei veicoli più inquinanti, ma gli effetti sulla qualità dell'aria dipendono fortemente dalle emissioni in condizioni di guida reali. Il nuovo regolamento dovrebbe garantire una maggiore aderenza alle previsioni di riduzione delle emissioni consentendo di attuare politiche maggiormente efficaci di miglioramento della qualità dell'aria.-

6. Estensione dei test di controllo in condizioni reali anche alle emissioni di CO2 e ai consumi di carburante.

Il processo di riforma in atto in materia di omologazione dei veicoli rappresenta un necessario momento di revisione, utile al miglioramento del sistema di controllo europeo dei veicoli e fondamentale per l'attuazione di politiche locali efficaci di risanamento della qualità dell'aria.

Rimaniamo a vostra disposizione per ulteriori informazioni.

In Fede

CLAUDIA MARIA TERZI

PAOLA GAZZOLO

ALBERTO VALMAGGIA

GIANPAOLO BOTTACIN

Firma autografa sostituita con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs. 39/93 art. 3 c. 2.

