

prot. 11287
del 17.03.2016



Al Sindaco del Comune di Monterotondo
Al Segretario Generale
Al Presidente del Consiglio Comunale

Monterotondo, 16 Marzo 2016

MOZIONE

Oggetto: Politiche locali per il controllo degli impatti prodotti dagli impianti di distribuzione Carburante.

PREMESSO CHE

Dallo studio compiuto dall'osservatorio Autopromotec di Bologna, del 2012, sulle reti di distribuzioni, il primo dato che risulta in evidenza è quello del numero dei punti di vendita del carburante che risulta essere intorno alla cifra di 22.900 unità;

Esistono altri studi che non lasciano dubbi in merito all'eccessiva presenza di distributori di carburante nel territorio nazionale: l'UTF (Ufficio Tecnico delle Finanze) stima la presenza dei medesimi intorno ai 24.000, mentre le Fenica – Sindacato di categoria facente capo alla Cisl – conta le sole grandi compagnie petrolifere arrivando a stabilire la presenza di 21.600 distributori;

Lo stesso studio Autopromotec riporta uno scenario europeo in forte contrasto con la realtà Italiana: 12.522 in Francia, 14.785 in Germania, 8.921 in Gran Bretagna e 9.226 in Spagna;

Secondo uno studio realizzato dalla Nomisma Energia su incarico dell'Unione Petrolifera (Uf) del 2015 – “l'obiettivo di ottimizzazione della rete sarebbe di portare a quota 15385 i punti di distribuzione rispetto agli attuali 21.800” (ultimo dato aggiornato al 2015) risultando comunque il doppio rispetto a Germania e Francia. Quindi sull'intero territorio si avrebbero 6500 pompe di benzina in esubero su cui applicare onerosi interventi di messa in sicurezza e bonifica per il riutilizzo delle aree in assoluta sicurezza sanitaria e ambientale (Il testo del regolamento, predisposto in attuazione delle previsioni contenute negli articoli 252, comma 4, del decreto legislativo 152/2006 e 242, comma 13 bis è consultabile a questo link:http://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2015-03-23&atto.codiceRedazionale=15G00043&elenco30giorni=true

con espresso riferimento al settore della distribuzione dei carburanti, probabilmente uno dei settori in cui la mano delle liberalizzazioni ha inciso in maniera più netta, il nuovo assetto normativo - mediante l'eliminazione di quei vincoli che subordinavano l'installazione di un nuovo impianto alla chiusura di un impianto esistente nonché la rimozione di una serie di contingentamenti numerici e

vincoli relativi a distanze minime obbligatorie – ha, in tal modo, permesso di incrementare la concorrenzialità e l'effetto del mercato senza comunque migliorare la qualità del servizio.

Difatti con le nuove direttive comunitarie si darà avvio alla realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti comunemente definiti “ghost”, vale a dire fantasma, senza personale addetto portando verso l'automazione degli impianti ivi indicati.

Con questi impianti vengono eliminati i vincoli o limitazione all'utilizzo continuativo, producendo distribuzione di carburante senza interruzione temporale 24 ore su 24.

Da un articolo pubblicato sulla rivista Terra Nuova, del 17 febbraio 2011, l'Università della Murcia (Spagna) ha condotto un'importante ricerca (pubblicata sul Journal of Environmental Management) per quanto attiene i rischi della salute per chi abita nei pressi dei distributori di benzina: *“I ricercatori hanno rilevato attorno alle stazioni di **servizio l'emissione di sostanze dannose sopra i livelli medi, il cui impatto inquinante si estenderebbe nel raggio di 100 metri.** Accanto alle colonnine di carburante, infatti, ci sarebbe una pericolosa dispersione nell'aria di sostanze inquinanti: un mix di gas combustibili e incombustibili, polveri sottili e altri composti chimici che arrivano dalla auto in attesa e dai vapori emessi dai carburanti caricati e scaricati dalle cisterne che riforniscono i benzinai. Alcuni composti organici rilasciati in aria come il benzene, che aumenta il rischio di cancro, sono stati registrati nelle stazioni di servizio a livelli superiori a quelli medi per le aree urbane dove il traffico è la principale fonte di emissioni”, spiega una delle autrici dello studio, Marta Doval dell'Università della Murcia, in Spagna. [...] La 'distanza di sicurezza', dunque, non dovrebbe scendere sotto i cinquanta metri, e salire a cento nel caso di edifici e strutture 'sensibili' come scuole, ospedali e case di cura in cui vivono persone anziane, spiegano i ricercatori, precisando tuttavia che altri parametri vanno comunque presi in considerazione: il numero di stazioni nell'area, la quantità di carburanti che erogano, l'intensità del traffico, le strutture circostanti, le condizioni atmosferiche”.*

Da un articolo di stampa apparso sul sito GC (gestori Carburanti) risulta che *“che entro il 1° gennaio 2012 tutte le pompe di benzina dovranno essere dotate di attrezzature specifiche, per garantire la cattura e il recupero dei vapori nocivi di benzina che fuoriescono durante il rifornimento. Il nostro Paese però ha già le carte in regola: in Italia una legge (413 del 1997) ha da tempo obbligato gli impianti a dotarsi di questi sistemi”.* L'inchiesta conclude positivamente l'indagine sul funzionamento degli impianti in Italia ma rileva che le pompe di benzina nonostante presentassero gli impianti di aspirazione, previsti dalla norma, risultavano o mal funzionanti o disattivati. **In altri paesi è previsto il blocco dell'erogazione degli impianti fintanto che l'aspirazione non è ristabilita;**

Il Life Cycle Assessment (in italiano "valutazione del ciclo di vita", conosciuto anche con la sigla LCA) è un metodo che valuta un insieme di interazioni che un prodotto o un servizio ha con l'ambiente, considerando il suo intero ciclo di vita che include le fasi di riproduzione (quindi anche estrazione e produzione dei materiali), produzione, distribuzione, uso (quindi anche riuso e manutenzione), riciclaggio e dismissione finale. La procedura LCA è standardizzata a livello internazionale dalle norme ISO 14040 e 14044.

La LCA (come definito nella norma ISO 14040) considera gli impatti ambientali del caso esaminato nei confronti della salute umana, della qualità dell'ecosistema e dell'impoverimento delle risorse, considerando inoltre gli impatti di carattere economico e sociale. Gli obiettivi dell'LCA sono quelli di definire un quadro completo delle interazioni con l'ambiente di un prodotto o di un servizio, contribuendo a comprendere le conseguenze ambientali direttamente o indirettamente causate e quindi dare a chi ha potere decisionale (chi ha il compito di definire le normative) le informazioni necessarie per definire i comportamenti e gli effetti ambientali di una attività e identificare le

opportunità di miglioramento al fine di raggiungere le migliori soluzioni per intervenire sulle condizioni ambientali.

l'art. 7, co. 11 sui requisiti dei nuovi impianti delle disposizioni regolamentari in tema di distribuzione dei carburanti prevede che: *“la distanza minima degli impianti da edifici residenziali, servizi o locali aperti al pubblico preesistenti deve essere almeno di ml. 20,00 dalle colonnine di erogazione”*;

RISULTA CHE

a pagina 5 del documento sul Bilancio di energia e CO2, *“Con delibera del Consiglio Comunale N. 2 del 26/01/2012, il Comune di Monterotondo ha aderito al “Covenant of Mayors”, iniziativa della DG Energia della Commissione europea e ha sottoscritto gli impegni che forniscono un quadro di riferimento per la politica energetica e del clima del Comune. Gli impegni sono, tra gli altri:*

- *Riduzione delle emissioni di CO2 di oltre il 20% entro il 2020*
- *Presentare il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP) entro un anno dall'adesione formale al Patto dei Sindaci*
- *Presentare, su base biennale, un Rapporto sull'attuazione ai fini di una valutazione, includendo le attività di monitoraggio e verifica*

*L'obiettivo ambizioso della Commissione europea significa per il Comune di Monterotondo avviare delle azioni decise **ad uscire da un'economia e una società basata sul fossile con un primo passo quantificabile verso una civiltà solare**”.*

Continuando si precisa che *“**Un altro aspetto importante più immediato è di ridurre la dipendenza dai carburanti fossili per aumentare la sicurezza energetica, migliorare la qualità ambientale e rafforzare il tessuto economico del territorio**”*;

Sempre continuando *“Il settore dei trasporti rappresenta usualmente una autentica nota dolente visto il pesante aumento delle emissioni dovute a questo settore dal 1990 in poi che a Monterotondo da circa 49.225 tonnellate sono notevolmente aumentate passando a 76.748 tonnellate nel 2008. **La crescita in termini assoluti ovviamente in gran parte ha a che vedere anche con la crescita demografica, tuttavia va tenuto presente che mentre la popolazione è cresciuta dal 2001 al 2010 di circa il 15,2 %, il numero di autovetture circolanti nel comune di Monterotondo è aumentato del 20,9% nello stesso periodo di tempo;***

*Non solo nell'interesse del clima ma anche della salute cittadina, la dinamica comune dove la crescita del traffico motorizzato individuale si sovrappone alla crescita demografica nel territorio, perfino talvolta distanziandosene e crescendo a una velocità maggiore, non è capace di futuro. Già questo primo dato spinge alla riflessione su come un futuro energetico sostenibile per un territorio non possa prescindere dal mettere in campo azioni e misure diversificate per una corretta e più razionale gestione della mobilità, **incentivando l'utilizzo di mezzi collettivi e a basso impatto ambientale e parallelamente disincentivando l'utilizzo del mezzo privato motorizzato**”*;

RITENUTO CHE

E' opportuno considerare olisticamente le conseguenze che derivano da scelte dettate da un'agenda liberale che spesso non trova corrispondenza con le reali necessità territoriali. Tali attività si sono spesso manifestate attraverso il danno ambientale, l'incuria territoriale e i danni prodotti sulla salute dei cittadini che si esprimono, a carico dei contribuenti, nelle relative esternalità sanitarie;

L'agenda del Bilancio Energia non può concludersi con il rispetto formale delle richieste Europee, che a volte si scontrano con direttive meno programmatiche ma asfittiche dall'oligopolio capitalistico. L'autoregolamentazione per le attività produttive deve riferirsi alla programmazione dell'agenda appartenete al patto dei sindaci che rilascia le linee guida strategiche atte a riprendere, in forma politica, il controllo del territorio da parte delle amministrazioni locali che sottomettono gli interessi privati alle necessità locali, espressione sempre più evidente di un conflitto in atto tra interessi centralizzati e teorie ambientali, di cui quest'ultime sposano sempre più spesso la piattaforma allargata della partecipazione diretta delle intere comunità locali;

Il gruppo Consiliare del Movimento 5 Stelle

IMPEGNA

il Sindaco Mauro Alessandri, gli Assessori e la giunta competente :

A verificare se il principio di razionalizzazione per la realizzazione degli impianti di distribuzione tenga conto non solo delle esigenze del libero mercato ma, in primis, delle occorrenze programmate nel documento di bilancio di Energia e CO2 del comune di Monterotondo, in virtù delle esigenze superiori locali espresse nella tutela della salute dei cittadini e nella difesa dell'ambiente;

Ad aggiornare il regolamento dei distributori dei carburanti indicando, in seno al regolamento, le finalità dello stesso relegandolo strettamente al programma di contenimento delle emissioni di CO2 al fine *“di uscire da un'economia e una società basata sul fossile con un primo passo quantificabile verso una civiltà solare”*;

a programmare, fino al traguardo del 2020, la sostituzione parziale o l'integrazione degli impianti di carburanti fossili con impianti di rifornimento elettrico rapido e/o con relative colonnine di ricarica presso gli stessi distributori di carburante;

a vincolare gli impianti di distribuzione alle previsioni del LCA (Life Cycle Assessment) calcolando l'intero ciclo di vita dalla realizzazione fino allo smantellamento e relativa bonifica dell'impianto stesso;

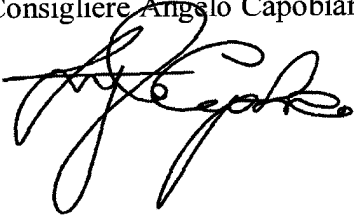
a vincolare i distributori di carburante ad un controllo periodico degli impianti di aspirazione dei gas di esalazione provenienti dall'immissione del carburante e alla realizzazione di un sistema di bloccaggio delle pompe di benzina in caso di mancato funzione dell'impianto di aspirazione;

a regolamentare attraverso appositi orari tabellari l'erogazione dei carburanti con o senza personale addetto in virtù dell'ottenimento del minor impatto ambientale e della salvaguardia della cittadinanza;

a verificare la necessità di aggiornare l'attuale regolamento dei carburanti indicando le nuove distanze di sicurezza dei nuovi impianti da realizzare come previste dall'art. 7 co.11 delle disposizioni regolamentari in tema di distribuzione dei carburanti, in virtù della salvaguardia ambientale e della salute dei cittadini;

a esaminare quali strategie siano state, fino ad oggi, applicate atte a creare un mercato concorrenziale alla distribuzione dei carburanti attraverso la distribuzione della mobilità elettrica al fine di sostenere il traguardo del 2020;

Con osservanza;
Per il gruppo Consiliare M5S
Consigliere Angelo Capobianco

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Capobianco', written in a cursive style.