

(I lavori iniziano alle ore 14.09 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

\*\*\*\*\*

**Interrogazione a risposta immediata n. 2456 presentata da Monaco, inerente a "Deroga al divieto di circolazione veicoli diesel per reddito ed alimentazione mixed-fuel e dual-fuel"**

**PRESIDENTE**

Iniziamo i lavori, esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 2456.  
Risponderà l'Assessore Valmaggia.  
La parola al Consigliere Monaco per l'illustrazione.

**MONACO Alfredo**

Grazie, Presidente.

Credo che questo sia un tema di grandissima attualità e molto sentito, dove entrano in campo delle istanze sociali e ambientali importanti che - ahimè - confliggono fra di loro.

È stato approvato un piano importante della qualità dell'aria in tutto il territorio padano, coinvolgendo alcune regioni importanti, come la nostra, la Lombardia e il Veneto. In questo Piano di tutela dell'aria, alla fine, anche dagli elaborati che sono discesi da questa attività, risultano penalizzati i veicoli diesel, che sono considerati ormai i colpevoli di tutto.

Il particolato è - sembrerebbe - il responsabile principale di una serie di inquinamenti ambientali, soprattutto nelle aree urbane fortemente urbanizzate. Ovviamente, appena salgono i livelli di particolato, viene prestata una particolare attenzione e deciso il blocco di tantissimi veicoli diesel.

La domanda che rivolgo è la seguente: alcuni veicoli diesel possono munirsi di una strumentazione aggiuntiva che li definisce *dual-fuel* o *mixed-fuel*, a seconda che utilizzino il metano o il GPL come combustibile aggiuntivo al gasolio. Attenzione: il meccanismo non è alternativo, come accade per il sistema a benzina, ma è aggiuntivo. Quindi, c'è una miscela di gasolio e gas: né l'uno né l'altro, ed è per questo che è definito diversamente dal *bi-fuel*, che è per gas e benzina.

Poiché nella camera di combustione c'è una minore quantità d'ingresso di sostanze che producono i particolati e una minore quantità di gasolio, ovviamente anche a discapito delle prestazioni della vettura, c'è, in ogni caso, una minore quantità e si presume (alcuni dati lo suggeriscono) che ci sia una minore emissione di sostanze altamente inquinanti.

Non è irrilevante sottolineare che sono tantissimi i veicoli altamente inquinanti cui è stata concessa una deroga. Alla fine, le categorie più penalizzate sono quelle più fragili. Intendo il privato cittadino che un po' di anni fa, nemmeno tantissimi, ha acquistato una vettura Euro 3 o Euro 4, che avesse un motore solido, robusto, che durasse molti anni, perché quelle erano le sue potenzialità economiche.

Ebbene, noi siamo andati a penalizzare questa fascia di lavoratori per il bene dell'aria. Per carità, nessuno pensa che questo sia illegittimo, però imponiamo a queste persone di pagare il bollo di circolazione, l'assicurazione, ma poi non possono entrare in tantissime aree urbane, perché hanno un diesel. Le persone ricche possono permettersi, avendo i soldi, di cambiare il veicolo ogni anno o ogni due-tre anni, mentre chi ha comprato la macchinetta che oggi è un Euro 3 si vede fortemente penalizzato e non va da nessuna parte, nemmeno a lavorare. Questo va a detrimento anche delle casse dell'IRPEF regionale e nazionale.

L'idea quale potrebbe essere? Se c'è la possibilità di valutare, nell'ambito delle azioni della Regione, corrette fino a questo punto, di tutelare il nostro ambiente e la nostra aria, di aprire uno spiraglio per queste persone affinché, invece di acquistare un veicolo nuovo, di corsa, non avendone le risorse, possano entrare, con una strumentazione relativamente a basso costo, nella griglia di impedimento di accesso alla città.

Non si chiede l'esonero completo, come abbiamo fatto per tanti veicoli, anche quelli - io dico benevolmente - della Croce Rossa, che viaggiano da trent'anni e che inquinano il nostro territorio, ma almeno

dare la possibilità ai lavoratori che un Euro 3 possa essere equiparato a un Euro 4, un Euro 2 a un Euro 3, e così via. Se c'è questa chance, eventualmente poi la valutiamo.

Grazie.

## PRESIDENTE

La parola all'Assessore Valmaggia per la risposta.

### VALMAGGIA Alberto, Assessore all'ambiente

Grazie, Presidente.

L'Accordo di Bacino Padano e le deliberazioni attuative successive, così come la nuova proposta del Piano regionale della qualità dell'aria, hanno come obiettivo quello di rientrare, nel più breve tempo possibile, nei limiti di qualità dell'aria previsti per due ordini di inquinanti: il PM10 e gli ossidi di azoto.

Peraltro, le procedure d'infrazione che vedono coinvolta la Regione Piemonte sono due, relative ai suddetti inquinanti, e le azioni volte a disincentivare l'utilizzo dei veicoli diesel concorrono in maniera sostanziale a contrastare le emissioni di ossidi di azoto e, in misura minore, le emissioni di PM10.

Preme anche sottolineare che il biossido di azoto è inquinante che porta alla formazione di particolato secondario.

A differenza della Regione Piemonte, la Regione Veneto - che ha attuato provvedimenti di limitazione della circolazione degli Euro 3 meno restrittivi - non è coinvolta nella procedura d'infrazione per il biossido di azoto. Di conseguenza, sul territorio veneto le misure sono maggiormente incentrate sulla riduzione dell'emissione di polveri sottili generate in particolare dalla combustione di biomassa.

Altre deroghe alla circolazione, quali quelle per reddito, seppure ritenute condivisibili, andrebbero a ridurre l'effetto delle misure previste dalla Regione Piemonte per la riduzione degli inquinanti PM10 e NO<sub>2</sub>.

In merito al tema delle esenzioni per veicoli *diesel mixed-fuel* e *dual-fuel*, allo stato attuale le informazioni a disposizione di Regione Piemonte, soprattutto in riferimento ai mezzi leggeri e pesanti di categoria N1, N2 e N3, non consentono di ritenere la conversione dei veicoli *diesel* una strada che porta ad un'accertata riduzione delle emissioni in atmosfera. Ripeto, allo stato attuale delle ricerche anche scientifiche.

In particolare, la poca letteratura scientifica disponibile mette in evidenza che un veicolo Euro 3 diesel convertito in *dual-fuel* consente sicuramente di ridurre la quota emessa di PM da parte del motore originario, ma non in misura tale da garantire riduzioni paragonabili a quelle di veicoli di categoria successiva (da Euro 4 in su), dotati di sistema DPF (*Diesel Particulate Filter*).

Relativamente alla riduzione di altri inquinanti critici, viene allegato uno studio, che avrà insieme alla risposta.

Non risulta, quindi, a oggi pervenuta presso gli uffici del MAT idonea documentazione tecnica per la valutazione della conversione *dual fuel* dei veicoli diesel quale migliore tecnica disponibile, quindi non vi sono sufficienti evidenze - dico sempre ad oggi - circa i reali benefici ambientali tali da favorire sul territorio regionale un'importante campagna di conversione del parco Euro 3. Anche perché, qualora la Regione favorisse tale tecnologia di conversione sul proprio territorio, si troverebbe nella condizione di dover dimostrare, con scarsi dati a disposizione, alla Commissione europea, in sede di procedura di infrazione, come tale percorso possa contribuire in maniera efficace al rientro nei limiti di qualità dell'aria.

Allo stato attuale, date le informazioni scientifiche in merito, non sembrano sussistere le condizioni per introdurre anche questo sistema di riconversione all'interno del Piano della qualità dell'aria, ma comunque nella discussione e negli approfondimenti del Piano della qualità dell'aria avremo tempo di riprendere e approfondire anche queste tematiche. Ringrazio comunque della sollecitazione.

\*\*\*\*\*

OMISSIS

*(Alle ore 15.07 la Presidente dichiara esaurita la trattazione delle  
interrogazioni a risposta immediata)*

*(La seduta ha inizio alle ore 15.09)*