

Torino, 19/02/2026

Al Presidente del
Consiglio regionale del Piemonte
Davide NICCO

Al Consigliere regionale del Piemonte
Alice Ravinale

Gruppo consigliare
Alleanza Verdi Sinistra - Sinistra
Italiana Europa Verde Possibile Reti
Civiche

OGGETTO: RISPOSTA ALL'INTERROGAZIONE ORDINARIA N. 603

In merito all'interrogazione in oggetto si forniscono elementi di risposta ai quesiti formulati dall'Interrogante.

I biocarburanti rappresentano una delle soluzioni alternative più promettenti per la riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti. Essendo prodotti da biomassa rinnovabile, come oli vegetali, residui agricoli e rifiuti organici, possono contribuire significativamente al miglioramento della qualità dell'aria rispetto ai carburanti fossili tradizionali. In particolare, i biocarburanti avanzati come l'HVO (olio vegetale idrotrattato) si distinguono per una combustione più pulita e un profilo emissivo favorevole. L' HVO ha proprietà chimiche e fisiche simili a quelle del gasolio, la sua composizione priva di fossili e il basso contenuto di carbonio lo differenziano dal diesel.

HVO può essere utilizzato nei motori diesel, sia puro che miscelato con gasolio. Poiché l'HVO è un idrocarburo, il suo utilizzo come componente della miscela di carburante non richiede la modifica del motore in proporzioni fino al 30%. Secondo la letteratura, i combustibili HVO hanno dimostrato di ridurre tutte le emissioni regolamentate ^{1 2 3}.

Per quanto riguarda l'uso di HVO in blend, esistono già attualmente obblighi di immissione sul mercato di una quota di biocarburanti in miscela con gasolio tradizionale (D.M. 107 del 16/03/2023), il che influisce positivamente sui prezzi alla pompa e sulla riduzione delle emissioni proporzionalmente alla quota di gasolio sostituito da HVO. Nello specifico, l'obbligo di immissione di biocarburante avanzato (HVO) per il 2025 è pari ad una quota minima del 4,9%, quota che

1 Kuronen, M., Mikkonen, S., Aakko, P., Murtonen, T., 2007. Hydrotreated Vegetable Oil as Fuel for Heavy Duty Diesel Engines. SAE Technical Paper. <https://doi.org/10.4271/2007-01-40312>

2 Aatola, H., Larmi, M., Sarjoavaara, T., Mikkonen, S., 2008. Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) as a renewable diesel fuel: trade-off between NOx, particulate emission, and fuel consumption of a heavy duty engine. SAE Int. J. Engines 1 (1), 1251e1262. <https://doi.org/10.4271/2008-01-25003>

3 Gill, S.S., Tsolakis, A., Herreros, J.M., York, A.P.E., 2011. Diesel emissions improvements through the use of biodiesel or oxygenated blending components. Fuel 95, 578e586. <https://doi.org/10.1016/j.fuel.2011.11.047>

aumenterà fino all'8% nel 2030, mentre l'immissione di biocarburanti liquidi in purezza dovrà passare nello stesso periodo dall'1,8% al 3,8%.

Sulla base di tali dati di immissione minima del HVO e delle emissioni attribuibili al settore del trasporto alimentato a gasolio (Euro da 1 a 5, Euro 6 pertanto esclusi), tenuto conto che la letteratura testimonia che il beneficio ambientale derivante dall'utilizzo del HVO è proporzionale alla sostituzione percentuale sul gasolio tradizionale (pertanto è quantificabile un beneficio emissivo anche nel caso di utilizzo di HVO in blend e non in purezza), è ragionevole ipotizzare un quantitativo di emissioni evitate a livello della regione Piemonte pari a **200 t/anno di NOx e 27 t/anno di PM10 nel 2025**, quantitativi che dovrebbero aumentare a 326 t/anno di NOx e 44 t/anno di PM10 nell'anno 2030. I quantitativi di emissioni risparmiate così stimati in maniera conservativa potrebbero più che raddoppiare se l'uso di HVO in purezza potesse essere esteso anche solo alle automobili diesel Euro 5.

In attuazione della D.G.R. n. 1-1450 del 2 agosto 2025, con determinazione dirigenziale n. 454/A1000A/2025 del 25 settembre 2025 il Direttore della Direzione della Giunta regionale ha istituito il Gruppo di Lavoro interdirezionale denominato "Struttura speciale temporanea per l'individuazione delle misure compensative per la riduzione delle emissioni inquinanti". La Struttura speciale ha il compito di coadiuvare, con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte, le competenti strutture regionali nel processo di individuazione di misure compensative di cui all'art. 1, comma 2 del DL 121/2023, e la conseguente integrazione delle vigenti misure del PRQA, per la durata necessaria a consentire l'entrata in vigore delle stesse e delle conseguenti azioni di piano, entro il 1° ottobre 2026. Nell'ambito delle attività della Struttura si stanno svolgendo approfondimenti su diverse linee di azione tra cui i biocarburanti. Si sta pertanto approfondendo, anche con il supporto delle Università coinvolte nei lavori della Struttura, l'impatto emissivo e la sostenibilità della filiera dei biocarburanti

Per la Giunta regionale
l'Assessore

Matteo MARNATI