

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

INTERROGAZIONE n. 604

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 99 del Regolamento interno.

OGGETTO: Misure compensative per superare il blocco dei veicoli diesel Euro 5

Premesso che:

- con la conferenza stampa del 2 agosto, il Presidente Alberto Cirio ha ufficializzato la modifica del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, per recepire la norma nazionale che supera lo stop ai veicoli diesel Euro 5 inizialmente previsto per il 1° ottobre 2025;
- il 2 agosto è infatti stata approvata la DGR 1 – 1450 con Oggetto: "Legge regionale n. 43/2000, articolo 6, comma 4-bis. Modifica all'articolo 13, comma 2, delle Norme di attuazione del Piano regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con DCR 10 dicembre 2024, n. 18-28783, per il suo adeguamento a quanto disposto dall'articolo 1, comma 2 del decreto legge n. 121/2023, come modificato dall'articolo 5, comma 3-ter, del decreto legge n. 73/2025, convertito con modificazioni dalla legge n. 105/2025. Attivazione di una Struttura speciale per l'individuazione delle misure compensative di cui al medesimo articolo 1, comma 2";
- durante la conferenza stampa il Presidente Cirio ha annunciato l'avvio di una task force con Arpa Piemonte, atenei e Province per elaborare interventi alternativi: dai biocarburanti alla gestione intelligente del traffico, fino a soluzioni innovative come cubi filtranti e superfici fotocatalitiche. L'obiettivo è tagliare fino a 700 tonnellate di ossidi di azoto e 70 tonnellate di polveri sottili, senza imporre divieti generalizzati alla mobilità.

Ricordato che:

- nel 2023 la Regione Piemonte, a seguito della procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia per violazione dei limiti dell'inquinamento atmosferico, aveva adottato un provvedimento che prevedeva lo stop alle vetture diesel euro 5 dal 15 settembre 2023;
- nell'imminenza della scadenza, con il Decreto-Legge n. 121 del 12 settembre 2023, "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale", vi fu un intervento del Governo che introdusse sostanzialmente una proroga di due anni rispetto al blocco delle vetture diesel Euro 5;
- il 13 settembre 2023 la Giunta Regionale ha approvato la Deliberazione n. 23-7444 avente per oggetto: Disposizioni in attuazione al Decreto-Legge n. 121 del 12 settembre 2023, "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale";

- il Consiglio regionale, con DCR n. 18-28783 del 10 dicembre 2024, ha approvato il Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA), ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43 e del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155;
- il PRQA prevedeva la Misura "Mob.M3.A7a - Misure strutturali - Limitazione della circolazione nei comuni > 30.000 abitanti dei veicoli Euro 5", che confermava il divieto di circolazione veicolare, dalle ore 8:30 alle 18:30 nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, di tutti i veicoli dotati di motore diesel adibiti al trasporto di persone (categoria M1, M2, M3) e adibiti al trasporto merci (categoria N1, N2, N3) con omologazione uguale a Euro 5, a partire dal 1 ottobre 2025 fino al 15 aprile 2025 e, successivamente, dal 15 settembre di ogni anno al 15 aprile dall'anno successivo, salvo altre disposizioni normative statali.

Evidenziato che:

- il decreto legge n. 73/2025, convertito con modificazioni dalla legge n. 105/2025, ha modificato il comma 2 dell'articolo 1 del suddetto decreto legge n. 121/2023, come di seguito illustrato:
 - a) ha modificato il parametro riferito al numero di abitanti, prevedendo che la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5", si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti (nella versione precedente il limite era 30.000);
 - b) ha spostato dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 il termine entro cui la suddetta limitazione strutturale è da inserire nei piani di qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, facendo salvo quanto previsto dal quinto periodo introdotto ex novo ed ai sensi del quale:

"Decorso il termine di cui al quarto periodo (1° ottobre 2026), le regioni possono prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria 'Euro 5' nei piani di qualità dell'aria di cui al comma 1 mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea. Resta ferma la facoltà per le regioni di introdurre la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria 'Euro 5' prima del termine di cui al quarto periodo, mediante l'aggiornamento, ai sensi del comma 1, dei rispettivi piani di qualità dell'aria e la modifica dei relativi provvedimenti attuativi".

Considerato che:

- con la DGR 1-1450 la Giunta Regionale ha quindi deliberato di:
 - modificare, ai sensi dell'articolo 6, comma 4-bis, della legge regionale n. 43/2000, l'articolo 13, comma 2, delle Norme di attuazione del Piano regionale di qualità dell'aria

(PRQA), approvato con DCR n. 18-28783 del 10 dicembre 2024, per il suo adeguamento a quanto disposto dall'articolo 1, comma 2, del decreto legge n. 121/2023, come modificato dall'articolo 5. comma 3-ter, del decreto legge n. 73/2025, convertito con modificazioni dalla legge n. 105/2025, sostituendo la data, ivi riportata, del 1° ottobre 2025, con la data del 1° ottobre 2026, ed il numero degli abitanti 30.000, con il numero 100.000;

- attivare, senza oneri aggiuntivi, una Struttura speciale, coordinata dal Direttore della Direzione regionale Ambiente, Energia e Territorio e composta da personale interno della Regione Piemonte e, a titolo gratuito, da professionalità esterne, con il compito di coadiuvare, con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte, le competenti strutture regionali nel processo di individuazione delle sopra citate misure compensative, che dovranno integrare le vigenti misure del PRQA, mediante proposta di modifica dello stesso, che dovrà essere approvata in tempo utile per consentire l'entrata in vigore delle misure individuate e delle conseguenti azioni di piano, entro il 1° ottobre 2026.

INTERROGA

la Giunta regionale

per sapere:

- quali siano le emissioni di ossidi di azoto e particolato primario stimate (in tonnellate/anno al 2024) provenienti dai veicoli diesel euro5 oggetto della proroga a livello regionale, provinciale e in ognuna delle città con popolazione superiore ai 30.000 abitanti del Piemonte;
- quali siano i criteri sulla base dei quali le misure anticipate nella delibera del 2 agosto consentiranno eventualmente di scongiurare il blocco dei diesel euro5 nelle città di Torino e Novara a partire dall'ottobre 2026;
- se questi criteri siano stati concordati con il Ministero dell'Ambiente e siano criteri omogenei in tutte le regioni del bacino padano;
- quali meccanismi di monitoraggio del raggiungimento di questi criteri la Regione intenda mettere in campo;
- quali iniziative di introduzione di sistemi basati sull'intelligenza artificiale siano allo studio, attraverso quali meccanismi specifici di azione questi riducano le emissioni e quali siano le stime di riduzione delle emissioni di ossidi di azoto e particolato primario;
- a carico di chi si prevede che sarà l'adozione di sistemi di intelligenza artificiale in grado di raggiungere i risultati di cui al punto precedente, e con quali costi;
- quali meccanismi di ulteriore incentivazione dell'introduzione di fonti rinnovabili la Regione preveda di attuare, attraverso l'uso di quali tecnologie, e quali siano le riduzioni stimate (in tonnellate/anno) di emissioni di ossidi di azoto e particolato primario legate alla implementazione di questi meccanismi e sulla base di quali assunzioni questa stima sia stata effettuata;
- quali misure di incentivazione del trasporto pubblico locale aggiuntive a quelle esistenti intende mettere in campo e attraverso quali meccanismi finanziari;

- quanta offerta di TPL ulteriore (in km/passeggero) si prevede che queste misure possano mettere a disposizione, in quali città e aree metropolitane;
- quale sia la riduzione stimata di emissioni di ossidi di azoto e particolato primario (in tonnellate/anno) conseguente a queste previsioni di aumento della disponibilità di trasporto pubblico locale e sulla base di quali assunzioni questa stima sia stata effettuata;
- quali siano le evidenze scientifiche a sostegno dell'efficacia delle misure di filtrazione dell'aria ambiente, con particolare riferimento alle esperienze delle città citate nel comunicato stampa (Stoccarda, Monaco, Rotterdam, Seoul, nonché città in Cina, Brasile e India);
- quale sia la quantità potenziale stimata in tonnellate/anno della riduzione di emissioni di ossidi di azoto e particolato primario a seguito del previsto utilizzo di sistemi di filtrazione dell'aria ambiente in Piemonte e sulla base di quali assunzioni di base questa stima sia stata effettuata;
- quali siano le evidenze scientifiche a sostegno dell'efficacia dell'adozione di sistemi di nebulizzazione d'acqua con particolare riferimento alle esperienze delle città citate nel comunicato stampa (Pechino, Delhi, Seoul e Tokyo);
- quale sia la quantità potenziale stimata (in tonnellate/anno) della riduzione di emissioni di ossidi di azoto e particolato primario a seguito del previsto utilizzo di sistemi di filtrazione dell'aria ambiente in Piemonte e sulla base di quali assunzioni questa stima sia stata effettuata;
- quali siano i kit di riconversione tecnologica dei motori diesel citati nella presentazione della Giunta Regionale, quale sia il loro livello di sviluppo tecnologico (Technology Readiness Level – TRL), quali siano i produttori di tali sistemi, quali siano i loro costi di adozione;
- quale sia la quantità potenziale stimata (in tonnellate/anno) della riduzione di emissioni di ossidi di azoto e particolato primario a seguito del previsto utilizzo di kit di riconversione tecnologica dei motori diesel e sulla base di quali assunzioni questa stima sia stata effettuata;
- quali siano i materiali fotocatalitici integrati in superfici edilizie e stradali citati nella presentazione della Giunta Regionale, quali siano le evidenze scientifiche a sostegno dell'efficacia dell'adozione di questi materiali (elenco degli articoli scientifici con citazione completa e della "letteratura grigia") quali siano i produttori di tali sistemi, quali siano i loro costi di adozione;
- quale sia la quantità potenziale stimata (in tonnellate/anno) della riduzione di emissioni di ossidi di azoto e particolato primario a seguito del previsto utilizzo materiali fotocatalitici e sulla base di quali assunzioni questa stima sia stata effettuata.

Torino, 11 settembre 2025

Alice RAVINALE