

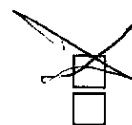


2-18-2 / 1616/2018 X

**Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte**
ORDINE DEL GIORNO

1612

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

 trattazione in Aula
 trattazione in Commissione

**OGGETTO: [MODELLO DI ESENZIONE AL DIVIETO DI CIRCOLAZIONE PER
VEICOLI ALIMENTATI DUAL-FUEL O BI-FUEL]**

La Regione Piemonte ha recepito ed attuato il NUOVO ACCORDO DI PROGRAMMA PER L'ADOZIONE COORDINATA E CONGIUNTA DI MISURE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA NEL BACINO PADANO ed ha conseguentemente deliberato e poi redatto il "Protocollo operativo per l'attuazione delle misure urgenti antismog".

La deliberazione della Giunta prevede una serie di deroghe ed esenzioni, non ultima la possibilità di far circolare ambulanze, di proprietà di Associazioni, alimentate a gasolio ed immatricolate da oltre 15 anni, indipendentemente dalla classe "Euro".

Considerando che il provvedimento è in linea e coerente con le esigenze di "best practice" per il miglioramento della qualità dell'aria, si rileva tuttavia che restano gravemente penalizzati i privati socialmente più fragili, proprietari di un veicolo alimentato a gasolio ed impossibilitati nell'immediato ad acquistare una nuova vettura.

Generalmente l'orientamento di acquisto dei veicoli alimentati a gasolio e datati da qualche anno fu determinato dalla solidità di un motore estremamente longevo ed immaginando di dilatare fortemente nel tempo la sostituzione.

Questo orientamento appare oggi in netto conflitto con le mutate esigenze di tutelare la qualità dell'aria mettendo in forte crisi quella fascia di proprietari che utilizzano il veicolo per attività lavorative.

Appare non irrilevante sottolineare che esistono dispositivi commercializzati ed installati a seguito di omologazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che trasformano l'alimentazione da gasolio a gasolio/GPL e gasolio/metano, definiti DUAL FUEL o MIXED FUEL.

Le emissioni dei motori a combustione interna alimentati con miscela gasolio/GPL o gasolio/METANO sono inferiori rispetto alla combustione di solo gasolio.

In particolare:

Nel caso dei motori dual-fuel le quantità di NO_x emesse sono molto inferiori a quelle dei motori normali specialmente per l'ULSD e ciò avviene grazie all'abbassamento della temperatura di combustione dato dall'uso del biogas. Da notare inoltre che le maggiori emissioni date dall'uso del biodiesel e all'aumento del carico motore.

Il *filter smoke number* (FSN) misura in mg/dm³ ed il suo valore è più basso per i motori dual-fuel rispetto a quelli single-fuel, specialmente nel caso del biodiesel. Lo stesso motore diesel che utilizza il biodiesel come carburante ha FSN più basso del motore dual-fuel che utilizza l'ULSD (*Ultra-low-sulfur diesel*) come fluido motore.

L'addizione del biogas migliora ulteriormente le prestazioni del biodiesel nell'emissione di particolato.

Tra single e dual fuel per entrambi i fluidi pilota le emissioni di HC e CO sono molto più alte. La causa di queste performance negative è ovviamente l'implementazione del biogas che comporta un aumento del contenuto di CO₂ nella miscela.

Il motore diesel che utilizza come carburante il solo biodiesel è quello che mette più CO₂ a dispetto del suo basso rapporto carbonio-idrogeno, mentre il funzionamento dual-fuel con l'ULSD come fluido pilota mostra le emissioni minori.

Sintetizzando: il funzionamento in modalità dual-fuel comporta emissioni di NO_x, particolato e CO₂ molto più basse rispetto al single-fuel a causa della riduzione della temperatura di combustione indotta. I livelli di HC e CO sono invece più alti vista la combustione incompleta che si verifica con l'aggiunta del biogas. L'ossigeno del biodiesel, migliorando la combustione, aiuta ad avere particolato, HC e CO minori, ma alza i livelli di NO_x e CO₂

Valutato che in altre Regioni del bacino padano, nonché numerosi Comuni, hanno deliberato l'esenzione di questa categoria di veicoli, inserendola nello schema di blocco in base alla qualità dell'emissione

La Regione Veneto inoltre ammette deroga al divieto della circolazione dei veicoli alimentati a diesel non solo per gli over 70 anni di età, ma anche per reddito inferiore o uguale a € 16.700 come da certificazione Isee.

Per favorire chi non può acquistare un veicolo nuovo, in coerenza con le esigenze ambientali, con riferimento a valutazioni scientifiche aggiornate

Il Consiglio regionale,

IMPEGNA LA GIUNTA A VALUTARE L'OPPORTUNITA' DI INSERIRE NELLE FASCE DI ESENZIONE I REDDITI PIU' "FRAGILI" ED I VEICOLI AD ALIMENTAZIONE DUAL FUEL o MIXED FUEL DESCRITTI IN PREMESSA E, COERENTEMENTE CON LA CATEGORIA DI EMISSIONI, INSERIRLI IN UNO SCHEMA DI CLASSIFICAZIONE EMISSIONE EURO DI 2 CLASSI SUPERIORI

FIRMATO IN ORIGINALE

(documento trattato in conformità al provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali n. 243 del 15 maggio 2014)