



Regione Lombardia

L' Assessore  
Ambiente, Energia e Reti

Giunta Regionale  
Ambiente, Energia e Reti

Regione Lombardia - Giunta  
Ambiente, Energia e Reti

P.zza Città di Lombardia, 1  
20124 Milano

tel 02 6765 4705

www.regione.lombardia.it

15/04/2011 11:56  
15/04/2011 11:56

Egredi Signori  
Francesco Patitucci  
Gabriele Sola  
Giulio Cavalli  
Stefano Zamponi  
Consiglieri regionali gruppo IDV

Egregio Signor  
Davide Boni  
Presidente del Consiglio regionale

Egregio Signor  
Mario Quaglini  
Dirigente Servizio Segreteria dell'Assemblea  
consiliare del Consiglio regionale

Pc

Egregio Signor  
Enrico Gasparini  
Dirigente Struttura Legislativo e Rapporti con  
il Consiglio  
DC Affari Istituzionali e Legislativo  
Presidenza

LORO SEDI

**OGGETTO:** ITR 2158 a firma dei Cons. Patitucci, Sola, Cavalli e Zamponi (IDV) con risposta scritta ex art. 117 del Regolamento del Consiglio Regionale inerente approfondimenti legati al fenomeno delle scie chimiche.

Si trasmette, in allegato, la risposta alla interrogazione specificata in oggetto.

L'occasione mi è gradita per porgere i più cordiali saluti.

Marcello Raimondi

**OGGETTO: ITR 2158 inerente approfondimenti legati al fenomeno delle scie chimiche.**

Con riferimento ai quesiti posti dai consiglieri regionali Sola, Cavalli, Patitucci, Zamponi con l'interrogazione in oggetto citata, va esclusa in via preliminare una specifica competenza in capo a Regione Lombardia in merito. Peraltro, sulla base degli elementi forniti da Arpa, si forniscono alcune informazioni e indicazioni generali.

Premesso che, in caso si avvalorasse la riportata teoria scientifica secondo la quale "alcune scie potrebbero essere composte da sostanze chimiche, introdotte al fine di creare modificazioni climatiche ..." ciò significherebbe presupporre dolosi, quanto inspiegabili comportamenti ambienticidi da parte di Stati e Compagnie di volo, si rileva che le caratteristiche dei motori degli aerei e dei carburanti utilizzati sono assolutamente noti e conosciuti nelle loro specificità tecnologiche e di emissione.

Con particolare riferimento a queste ultime si ricorda che esse non risultano rappresentare di per sé particolare motivo di preoccupazione per la qualità dell'aria in quanto, a parte il ciclo LTO (landing and take off) sono rilasciate sopra lo strato di rimescolamento e, quindi, essendo destinate alla dispersione, non possono essere respirate. Ne consegue la sostanziale scarsa influenza complessiva sui livelli di qualità dell'aria al suolo.

Gli aerei, infatti, bruciano cherosene in una turbina e l'emissione è costituita sostanzialmente da anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) e vapor d'acqua (H<sub>2</sub>O) che, condensando alle temperature basse, in quota genera la scia visibile. Nei fumi scaricati sono inoltre presenti ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), gas fondamentalmente incolore, prodotti di parziale combustione quali il monossido di carbonio (CO) gas incolore ma tossico, ed idrocarburi incombusti (COV) alcuni dei quali ovviamente condensano e contribuiscono in modo percentualmente trascurabile rispetto al vapor d'acqua a formare la scia visibile.

Trattasi quindi degli stessi prodotti emessi da qualsiasi combustione a opera di qualsivoglia macchina termica (caldaia, fornello, motore, turbina).

Peraltro il potenziale effetto di tali fenomeni sui cambiamenti climatici non può escludersi a priori e in termini assoluti, anche in quanto le emissioni degli aerei possono avere un impatto (in termini di emissioni, ad es., di CO<sub>2</sub>) non trascurabile, sebbene essi non siano stimati come particolarmente significativi. A titolo meramente esemplificativo ed indicativo si precisa che l'emissione di CO<sub>2</sub> pro capite per chilometro di un aereo a pieno carico è confrontabile a quella emessa da un'automobile per percorrere un chilometro.