

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

XI LEGISLATURA

ASSEMBLEA LEGISLATIVA

---

III COMMISSIONE PERMANENTE  
"TERRITORIO, AMBIENTE, MOBILITÀ"

- 2874 -** Risoluzione per impegnare la Giunta regionale a prevedere incentivi per coloro che operano la conversione a gas Metano o GPL di autoveicoli alimentati a benzina o gasolio di classe "Euro 4" o "Euro 5" e ad inserire nuovi incentivi nel corso del 2021 per l'acquisto di auto elettriche. (10 03 21)  
A firma dei Consiglieri: Occhi, Pelloni, Pompignoli, Delmonte, Rainieri, Facci

Approvata nella seduta del 14 aprile 2021

**2874 -** Risoluzione per impegnare la Giunta regionale a prevedere incentivi per coloro che operano la conversione a gas Metano o GPL di autoveicoli alimentati a benzina o gasolio di classe "Euro 4" o "Euro 5" e ad inserire nuovi incentivi nel corso del 2021 per l'acquisto di auto elettriche. (10 03 21)

A firma dei Consiglieri: Occhi, Pelloni, Pompignoli, Delmonte, Rainieri, Facci

### **L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna**

#### **Premesso che**

Negli ultimi anni si è registrato un incremento nella produzione e vendita di auto alimentate ad energia elettrica BEV e PHEV (ibride plug in).

Nel 2019 sono state immatricolate circa 17 mila auto elettriche BEV e PHEV (0,9% del totale delle immatricolazioni); e sempre nel 2019 circolavano in Italia circa 39 mila auto elettriche BEV e PHEV (0,1% del totale parco circolante).

Nel 2020 sono state immatricolate circa 60 mila auto elettriche BEV e PHEV (4,3% del totale).

A gennaio 2021 circolavano in Italia circa 100 mila auto elettriche BEV e PHEV.

L'obiettivo del PNIEC per il 2030 è di 4 milioni auto elettriche (BEV) e 2 milioni di ibride plug-in (PHEV).

Al 30 giugno 2020 il parco circolante autovetture italiano era di circa 38 milioni (Stime UNRAE).

#### **Considerato che**

Il Governo nell'ultima legge di bilancio ha stanziato diversi milioni di euro come incentivi per l'acquisto di auto a basso impatto ambientale con o senza rottamazione quindi favorendo anche coloro i quali non posseggono già un automezzo quali ad esempio:

1. 120 milioni per acquisto autoveicoli elettrici e ibridi (fascia da 0 a 60 gr/KM CO<sub>2</sub>) con bonus fino a 10.000 euro con o senza rottamazione;

2. 250 milioni per acquisto autoveicoli compresi nella fascia 61-135 g/km CO<sub>2</sub> (euro 6D benzina, euro 6D diesel, GPL, metano) con bonus di 3.500 euro ma con obbligo di rottamazione;
3. 50 milioni per acquisto veicoli categoria N1 commerciali;
4. valore vettura inferiore a 50.000 euro;
5. più bassa è l'emissione di CO<sub>2</sub>, maggiore è l'incentivo;
6. i bonus regionali sono cumulabili con quelli governativi;
7. Sconto 40% (30% senza rottamazione) per auto elettriche, con Isee inferiore a 30.000 euro per nucleo familiare, potenza max 150 kW e prezzo auto non superiore a 36.000 euro.

Di concerto con l'azione governativa Lombardia, Piemonte, Veneto e la nostra Regione hanno anch'esse approvato stanziamenti regionali ad hoc (cumulabili con quelli statali) per incentivare la rottamazione di auto inquinanti e per incentivare l'acquisto di auto a bassa emissione di CO<sub>2</sub>.

A livello statale sono stati introdotti incentivi per l'acquisto di bici per una mobilità urbana sostenibile.

### **Rilevato che**

La nostra Regione, anch'essa come Lombardia, Piemonte e Veneto, fa parte del c.d. "bacino padano", tristemente noto come una delle zone più inquinate d'Italia.

A fronte delle ultime sanzioni imposte dall'Unione Europea si è reso necessario l'aggiornamento del "Piano Aria" con ulteriori misure restrittive per cercare di diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub> nell'aria come ad esempio aumento delle domeniche ecologiche, diminuzione degli abbruciamenti e una spinta verso l'utilizzo di veicoli ecologici e a basso impatto ambientale.

La nostra Regione è coinvolta nella procedura europea che ha comportato le suddette sanzioni per il superamento del solo valore limite giornaliero di PM<sub>10</sub> nella zona Pianura Ovest (IT0892) e nella zona Pianura Est (IT0893).

Per dare attuazione alla sentenza di condanna della Corte di Giustizia dell'Unione europea e conseguire in tempi rapidi il rientro nei valori limite di PM<sub>10</sub> stabiliti dalla normativa europea, la Regione:

- ha approvato un primo pacchetto di disposizioni straordinarie per la tutela della qualità dell'aria, quali il rafforzamento delle misure emergenziali;
- ha introdotto ulteriori misure strutturali inerenti alle domeniche ecologiche e agli abbruciamenti di residui vegetali, oltre a disposizioni straordinarie per la tutela

della qualità dell'aria nei comuni interessati dalla sentenza della Corte di Giustizia (zone "Pianura ovest" e "Pianura est");

- ha stabilito, contemporaneamente, il riconoscimento di un contributo complessivo di euro 36.900.000 di cui euro 16.900.000,00 per interventi a favore della mobilità sostenibile quali, ad esempio, la sostituzione dei veicoli obsoleti nella pubblica amministrazione, il potenziamento del progetto "bike to work" e la promozione delle strade scolastiche e dei percorsi sicuri casa-scuola, in riferimento ai quali sono attualmente in corso di elaborazione i rispettivi bandi.

Gli obiettivi del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima riguardo al parco auto elettriche sono molto sfidanti.

### **Osservato che**

Il Life Cycle Assessment (LCA) è una metodologia analitica e sistematica che valuta l'impronta ambientale di un prodotto o di un servizio, lungo il suo intero ciclo di vita. Il calcolo spazia infatti dalle fasi di estrazione delle materie prime costituenti il prodotto, alla sua produzione, sua distribuzione, uso e sua dismissione finale, restituendo i valori di impatto ambientali associati al suo ciclo di vita.

Occorre pertanto riesaminare la valutazione delle emissioni dei veicoli, passando da una certificazione basata solo dalla qualità e quantità delle sostanze (inquinanti e climalteranti) che dallo scarico vengono immesse nell'ambiente, ad una certificazione che tenga conto delle emissioni generate dalla produzione, alimentazione, manutenzione e demolizione del veicolo e della batteria se il veicolo è elettrico.

Stando agli studi sopra esposti, nemmeno i veicoli ad alimentazione totalmente elettrica possono definirsi a "emissioni zero".

Le fasce di popolazione meno abbienti sono quelle che detengono il parco auto più obsoleto e inquinante; per queste al netto degli incentivi non è possibile acquistare auto elettriche per l'elevato costo in rapporto ai loro redditi e quindi sono escluse dalla partecipazione attiva al miglioramento della qualità dell'aria.

Allo stato attuale, i costi di veicoli elettrici sono ancora elevati (dai 25.000 euro e oltre): anche prevedendo incentivi elevati risulta inaccessibile per le categorie più deboli dal punto di vista della disponibilità finanziaria, determinando una sperequazione sociale.

La crisi pandemica ha ulteriormente colpito la classe media aumentando le disparità economiche.

La conversione a metano o GPL delle auto più obsolete è una valida alternativa al cambio dell'auto ma che permette comunque un sostanziale abbattimento delle emissioni; i costi variano tra 1000 e 2000 euro.

La conversione a Metano o GPL delle auto comporterebbe diversi vantaggi:

1. ambientali: ridurre gli effetti climalteranti e sulla qualità dell'aria del trasporto stradale e promuovere l'impiego dei carburanti alternativi di cui al decreto legislativo 16 dicembre 2016, n° 25;
2. industriali: il settore della produzione di componentistica per gli impianti a gas, rappresenta un'eccellenza nazionale di livello mondiale;
3. sociali: la misura consentirebbe di riqualificare verso la mobilità sostenibile le auto obsolete i cui proprietari non riescono a procedere ad un nuovo acquisto.

### **Evidenziato che**

Per ottenere un effettivo beneficio ambientale in termini di riduzione delle emissioni di PM primario ed ossidi di azoto è necessario sostituire una quota rilevante dei veicoli più inquinanti circolanti in regione (in ER nel 2019 risultavano immatricolati 1.171.865 autovetture Diesel e 314.198 veicoli commerciali).

Per ottenere questo risultato, finanziando la sostituzione di un numero sufficiente di veicoli diesel con veicoli elettrici a basso impatto, è necessario disporre di fondi importanti significativamente superiori all'attuale disponibilità delle singole Regioni.

L'adozione di una politica d'incentivo su larga scala alla sostituzione dei veicoli privati, che coinvolga la totalità degli oltre 200 comuni della pianura e dell'agglomerato di Bologna richiede una disponibilità finanziari che potrà essere messa in campo solo attraverso i finanziamenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza o Recovery plan italiano come richiesto al governo da parte delle regioni del bacino padano.

Il PRIT 2025 valorizza le politiche che da tempo la Regione porta avanti sul tema veicoli elettrici insieme ai Comuni del territorio regionale, sia per l'infrastrutturazione che per la diffusione dei veicoli elettrici, confermando l'attivazione di piani specifici o progetti pilota. Il PRIT 2025 ritiene prioritario agire:

- per la sostituzione o il potenziamento di linee per il trasporto pubblico con mezzi alimentati ad energia elettrica;
- per il potenziamento della disponibilità di infrastrutture di ricarica, puntando al 2025 a oltre 1.500 nuovi punti da realizzarsi dai distributori di energia.

### **Impegna il Presidente e la Giunta regionale**

A continuare e rafforzare le proprie politiche di contrasto all'inquinamento atmosferico e di promozione di veicoli a bassa emissione d'inquinanti o a emissioni zero.

A sollecitare il Governo:

- a implementare i fondi del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile per favorire il ricambio delle flotte dei mezzi pubblici;
- a prorogare l'ecobonus fino al 2025 per i veicoli a zero e basse emissioni (sotto i 60 gCO<sub>2</sub>/km);
- ad attivare agevolazioni fiscali alle auto aziendali a basse emissioni di CO<sub>2</sub> o a emissioni zero;
- ad attivare incentivi per coloro che operano la conversione a gas Metano o GPL di autoveicoli alimentati a benzina che realizzano bassi livelli di produzione di CO<sub>2</sub>;
- a favorire l'installazione di infrastrutture di ricarica private per edifici residenziali e parcheggi aziendali;
- ad investire per l'elettrificazione delle banchine per cold ironing e ricarica batterie dei natanti.

A sostenere in particolare le suddette misure per le Regioni del bacino padano, per avviare un'azione straordinaria coordinata e sinergica tra Stato e tali Regioni allo scopo di massimizzare l'efficacia delle politiche di prevenzione e contenimento dell'inquinamento atmosferico, **ricorrendo ai fondi del Next Generation EU**, migliorando in tal modo la qualità dell'aria di tale bacino.

*Approvata all'unanimità dalla Commissione III Territorio, Ambiente, Mobilità nella seduta del giorno 14 aprile 2021.*