

# SUPPLEMENTO SPECIALE DEL BOLLETTINO UFFICIALE

PER LA CONSULTAZIONE DELLA SOCIETÀ REGIONALE

Iniziative legislative, regolamentari, amministrative di rilevante importanza

Pubblicazione ai sensi dell'articolo 50 "Iniziativa legislativa" dello Statuto della Regione Emilia-Romagna

VIII Legislatura

N. 67

6 febbraio 2006

## PROGETTO DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIERE VARANI

**NORME IN MATERIA DI ZONE A RISCHIO EPISODI ACUTI DI INQUINAMENTO ATMOSFERICO. INTERVENTI FINANZIARI FINALIZZATI ALLA PROMOZIONE DI INIZIATIVE E PROVVEDIMENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Oggetto consiliare n. 1036

## RELAZIONE

L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha stimato 3.500 morti da inquinamento atmosferico in 8 grandi città italiane e 80.000 in Europa (causa di mortalità seconda solo agli incidenti stradali).

La stima dell'OMS è stata confermata da diversi studi italiani che hanno volto le loro proiezioni soprattutto all'aumento del tasso di polveri sottili nelle aree urbane che, com'è noto, sono tra le emissioni più dannose per la salute originate per lo più dal traffico cittadino ed in particolare dai veicoli diesel.

Numerose anche le ricerche condotte sul Benzene, idrocarburo del gruppo degli aromatici, volatile a temperatura ambiente e derivante anch'esso dai gas di scarico degli autoveicoli, in particolare alimentati a benzina.

Il significativo livello di rischio comprende soprattutto disturbi respiratori, cardiaci e non ultimi quelli legati alla sterilità (una recente ricerca dell'Istituto Superiore della Sanità ha rilevato che l'inquinamento atmosferico ha effetti sulla produzione di testosterone ed aumenta il rischio di aborto).

Si tratta dunque di un peso sanitario enorme: detto in altre parole vivere in una metropoli piena di traffico incide notevolmente anche sulla spesa sanitaria globale, oltre a significare una diminuita aspettativa di vita per il cittadino.

Se ogni intervento politico deve volgere alla tutela della popolazione, risulta dunque auspicabile lo sviluppo di strategie concentrate sulla prevenzione delle patologie da inquinamento da traffico nonché il rafforzamento dell'informazione su tali rischi e malattie.

Studi mirati hanno analizzato uno scenario di riduzione di emissioni inquinanti attraverso l'incremento e l'incentivazione da parte del Governo all'utilizzo di un carburante a basso impatto ambientale quali sono il GPL e Metano, dimostrando altresì la riduzione dei costi per la collettività relativa all'impatto sanitario dell'inquinamento dell'aria.

I carburanti gassosi risultano dunque carburanti su cui puntare per l'assenza di benzene e polveri sottili (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>), ed emissioni minime di zolfo e di gas serra - CO<sub>2</sub> -.

Il beneficio ambientale va dunque valutato anche in termini di risparmio economico il quale, grazie ad una sensibile dimi-

nuzione delle patologie provocate dall'esposizione agli agenti inquinanti, è parecchi milioni di Euro.

Nel caso specifico, nell'ottobre 2005, la stessa Regione Emilia-Romagna ha pubblicato l'Accordo di programma sulla qualità dell'aria "per la gestione dell'emergenza da PM10 e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al DM 02/04/2002, n. 60" che vede tra gli altri settori prioritari proprio il trasporto urbano sostenibile. Attualmente 104 sono le stazioni per il controllo automatico e continuo della qualità dell'aria diffuse sul territorio regionale, per un totale di 698 analizzatori. Infatti tra il 2001 ed il 2004, negli agglomerati e nelle zone di tutte le province della regione, si è avuto il superamento del valore limite di PM<sub>10</sub> fissato dall'Unione Europea che a sua volta richiede iniziative concrete per il rispetto dei valori limite. Il conseguente divieto alla circolazione dei mezzi non a basso impatto (Euro 0) ha talvolta penalizzato i cittadini meno abbienti. Strumento efficace in questa ottica di diffusione dei carburanti GPL e Metano e nella sensibilizzazione all'interesse verso la qualità della nostra aria sono sicuramente provvedimenti di incentivazione strutturali che tendano alla trasformazione dei veicoli, non solo dei più datati, e l'acquisto di veicoli nuovi che garantirebbero un doppio vantaggio: il miglioramento della qualità dell'aria e la possibilità di circolare anche nei giorni di limitazione al traffico. Numerosi in Italia sono i provvedimenti locali adottati ed è pertanto auspicabile che anche la nostra Regione segua una tale direzione emettendo un programma di incentivazione regionale. Ovviamente è possibile teorizzare che si possa procedere anche non per via legislativa, utilizzando strumenti deliberativi. Il dibattito è aperto. Certamente una proposta legislativa, se approvata, dà maggiore forza e risalto all'eventuale azione politica e amministrativa ed

è questa la ragione per cui si avanza questo progetto. La legge in ogni caso si limita a fissare alcuni aspetti e principi operativi basilari, demandando comunque ad atti deliberativi il dettaglio economico, con ampia parte delle scelte operative e gestionali in capo ai Comuni. Ad esempio, dovrà essere previsto in delibera – sulla base del testo proposto con l'art. 2 – la definizione dei tariffari di riferimento e dei contributi proponibili. In relazione si esemplifica al riguardo la tabella indicativa per la trasformazione a GPL o Metano, sulla falsariga di scelte già adottate in Lombardia. Tenuto conto del listino nazionale dei prezzi massimi (Allegato B), si potrebbero proporre i seguenti contributi, come detto presenti nelle scelte lombarde:

- Caso A  
tipo di autoveicolo: trasformazione a Metano di auto non catalizzata (non conforme a direttiva 91/44)  
importo del contributo: 500 Euro
- Caso B  
tipo di autoveicolo: trasformazione a Metano di auto catalizzata (post '92, conforme a direttiva 91/44)  
importo del contributo: 800 Euro
- Caso C  
tipo di autoveicolo: trasformazione a GPL di auto non catalizzata  
importo del contributo: 300 Euro
- Caso D  
tipo di autoveicolo: trasformazione a GPL di auto catalizzata (post '92)  
importo del contributo: 650 Euro.

Per consentire un raffronto e permettere valutazioni sulle scelte che si dovranno poi fare, di seguito si allega una tabella con listino nazionale dei prezzi massimi da non superare.

**Listino prezzi massimi al pubblico  
(IVA compresa)  
concordato dalle Associazioni di settore GPL e METANO**

	<b>Tipo di alimentazione (*)</b>	<b>Importo</b>
<b>GPL</b>	Auto a carburatori	<b>€ 700,00</b>
	Auto ad iniezione	<b>€ 800,00</b>
	Impianto a controllo della carburazione	<b>€ 1.200,00</b>
	Impianto ad iniezione gassosa	<b>€ 1.650,00</b>
	Impianto ad iniezione sequenziale	<b>€ 1.800,00</b>

<b>Metano (serbatoio nuovo 90 lit)</b>	Auto a carburatori	<b>€ 1.200,00</b>
	Auto ad iniezione	<b>€ 1.300,00</b>
	Impianto a controllo della carburazione	<b>€ 1.650,00</b>
	Impianto ad iniezione gassosa	<b>€ 2.200,00</b>
	Impianto ad iniezione sequenziale	<b>€ 2.300,00</b>

Serbatoi toroidali, speciali, alta capacità	<b>€ 100,00</b>
Indicatore di livello	<b>€ 50,00</b>
Variatore di fase (metano)	<b>€ 100,00</b>

Collaudo	<b>€ 80,00</b>
----------	----------------

**N.B.:** Per autovetture particolari superiori a 4 cilindri, turbo, o con allestimenti speciali, il prezzo sarà concordato con l'installatore. Le Associazioni saranno disponibili per fornire informazioni sulle variazioni di prezzo a tutela del consumatore.

**(\*)** Le differenze di prezzo sono dovute alle diversità tecnologiche degli impianti ed ai diversi tempi di installazione che questi richiedono

Resta invece tutta da valutare in sede politica e referente quale possa essere il contributo per la sostituzione completa di una vettura inquinante, pre Euro, con una nuova a GPL o a Metano. Molto evidentemente questa scelta dipenderà dalle risorse disponibili, evidentemente ed auspicabilmente non di sola fonte regionale.

## PROGETTO DI LEGGE

### Art. 1 *Finalità*

1. Con la presente legge, nel rispetto dei principi fondamentali della legislazione nazionale e dell'ordinamento dell'Unione Europea e dello Statuto regionale, la Regione favorisce la riduzione dell'inquinamento atmosferico al fine di tutelare la salute dei cittadini.
2. La Regione Emilia-Romagna assegna ai Comuni appositi contributi finanziari miranti alla:
  - a) realizzazione di progetti e piani d'azione contenenti specifiche misure atte a favorire la mobilità sostenibile, tra cui la trasformazione di parchi di veicoli alimentati a GPL o gas metano;
  - b) incentivazione dell'acquisto da parte dei cittadini di veicoli alimentati a GPL o gas metano.
3. Ai fini della presente legge si intende per:
  - a) "trasformazione" l'installazione sulle auto degli impianti per l'alimentazione a GPL oppure a metano;
  - b) "sostituzione" il cambiamento di una vettura "pre-Euro 1" con una nuova "Euro 4" a GPL o metano.
4. Sulla base della normativa comunitaria, si intendono per:
  - a) "pre-Euro 1" i veicoli non conformi alla direttiva 91/441 CEE;
  - b) "Euro 4" i veicoli conformi alla direttiva 98/69 CE che rispettano i limiti di emissione previsti nella seconda parte della tabella nella stessa direttiva contenuta e a cui si devono uniformare le autovetture immatricolate come nuove a partire dall'1 gennaio 2006.

### Art. 2 *Modalità*

1. Ai fini dell'erogazione dei contributi di cui all'art. 1, la Giunta regionale fissa con propria deliberazione criteri e modalità osservando le seguenti linee di indirizzo:
  - a) co-finanziamento da parte del singolo Comune, in misura almeno pari al 20%, degli incentivi per la sostituzione dei veicoli;
  - b) scelta da parte del singolo Comune della tipologia di contributo da adottare sulla base di specifica tabella definita nell'atto deliberativo di cui al comma 1;
  - c) contestuale presentazione da parte dei Comuni interessati di progetti di limitazione della circolazione dei

veicoli secondo quanto già previsto dalla normativa vigente.

2. Al fine del calcolo dei contributi erogati dal singolo Comune di cui alla lettera a) del comma 1 vanno compresi i costi di gestione delle misure adottate e dei progetti presentati in attuazione della presente legge.

3. La delibera regionale attribuisce al Dirigente Responsabile del Settore "Qualità dell'aria, Prevenzione e Riduzione integrata dell'inquinamento" il compito di individuare con propri atti i progetti presentati dai singoli Comuni e rispondenti ai criteri di cui al comma 1, nonché le modalità di liquidazione dei contributi ai Comuni.

### Art. 3 *Condizioni*

1. Possono accedere ai contributi finanziari per la trasformazione delle automobili, secondo le modalità previste dalla delibera di cui all'art. 2, i cittadini residenti nel territorio regionale, proprietari di veicoli a benzina indipendentemente dall'anno di immatricolazione.
2. Possono accedere ai contributi finanziari per la sostituzione delle automobili, nel rispetto delle modalità previste dalla delibera di cui all'art. 2, i cittadini residenti nel territorio regionale proprietari di un veicolo inquinante con requisiti "pre-Euro 1".
3. I soggetti di cui ai commi precedenti presentano domanda di trasformazione o di sostituzione del proprio autoveicolo ai rispettivi Comuni di residenza, con le modalità dai medesimi stabiliti.

### Art. 4 *Tempi*

1. Entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge la Giunta regionale adotta la delibera di attuazione di cui all'art. 2.

### Art. 5 *Non cumulabilità*

1. Gli incentivi finanziari di cui alla presente legge non sono cumulabili con altre forme di agevolazione.

### Art. 6 *Copertura finanziaria*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge la Regione fa fronte con l'istituzione di apposite unità previsionali di base e relativi capitoli o mediante la modifica e l'integrazione di quelli esistenti nel bilancio regionale, che verranno dotati della necessaria disponibi-

lità ai sensi di quanto disposto dall'art. 37 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 (Ordinamento contabile

della Regione Emilia-Romagna, abrogazione delle L.R. 6 luglio 1977, n. 31 e 27 marzo 1972, n. 4).

---

**Per annotazioni**

---























