

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Quale spazio di manovra per eco-incentivi a favore del traffico e i mezzi pesanti?

Gli autoveicoli di trasporto si possono essenzialmente dividere in due categorie: quelli leggeri (automobili, furgoni e piccoli autobus) e quelli pesanti (autobus, autocarri, autosnodati).

Sulla scorta di alcune basi legali internazionali e federali quali ad esempio:

- articolo 89 cpv. 1 e 2 della Costituzione federale, relativo alla Politica energetica;
- articolo 8 della legge sull'energia (LEne);
- Ordinanza sull'energia del 7 dicembre 1998 (OEn) (p. 120 - 140);
- Ordinanza del DATEC concernente le indicazioni dell'etichetta Energia per le automobili nuove (in vigore dal 1. agosto 2011);
- Direttiva 1999/94/CE: Disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO2 per quanto riguarda le autovetture nuove,

la Confederazione e i Cantoni emanano prescrizioni volte a ridurre il CO2 anche per quanto attiene ai veicoli e prevedono, risp. possono prevedere, vari tipi di eco-incentivi

L'Ufficio federale dell'energia (UFE) sostiene la promozione di veicoli efficienti dal punto di vista energetico erogando contributi finanziari all'Agenzia EcoCar. La Confederazione, dal canto suo, non contribuisce direttamente all'acquisto di veicoli efficienti. Tuttavia, singoli Cantoni e Comuni, come pure assicurazioni, società di leasing e imprese del settore del gas, concedono agevolazioni finanziarie per i **veicoli efficienti**: bonus/malus, o esoneri, sulla tassa di circolazione, agevolazioni per parcheggi con vignetta VEL, riduzione sui premi associativi o sui tassi di leasing, ecc... . Alcune agevolazioni sono inoltre riconducibili alla riduzione dell'imposta sugli oli minerali che si applica ai carburanti gassosi e all'esenzione da tale imposta dei biocarburanti e dell'energia elettrica.

Per **veicolo efficiente** s'intende un veicolo che sfrutta al meglio un certo tipo di energia, consumandone poca, evitando lo spreco e l'inquinamento. L'energia consumata da un mezzo di trasporto in movimento dipende dal suo peso, dalla superficie della sua sezione, dalla sua forma (più o meno aerodinamica), dalla velocità e dal grado di capacità del suo motore di trasformare il carburante in movimento. (**Definizione VEL 2010**: Attualmente sono considerati efficienti tutti i veicoli elettrici ed a gas naturale, tutti i veicoli ibridi, a gpl, benzina e diesel che rispettano le norme EURO5, con emissioni di CO2 non superiori a 110 g/km. I veicoli diesel devono essere provvisti di filtro antiparticolato).

Prototipi di questo genere esistono per i cosiddetti autoveicoli leggeri, ma la tecnologia si sviluppa con una certa rapidità anche per gli autoveicoli pesanti tant'è che oggi esistono già mezzi pesanti a basse emissioni di CO2. Se il "veicolo efficiente" ideale poteva e doveva essere quindi originariamente molto leggero, piccolo, slanciato e dotato di un motore ad alta tecnologia, ciò non pare più essere il caso e quantomeno ci si può attendere che non lo sarà più in futuro. Pertanto si pone la questione a sapere in quale misura l'Ente pubblico intende, o intenderà, trattare i veicoli

pesanti. Infatti, ad oggi, i vari ecoincentivi previsti riguardano solo i veicoli leggeri. Non consta di contro che esistano sussidi o altri ecoincentivi a sostegno di chi acquista e intende utilizzare veicoli pesanti a basse emissioni di CO<sub>2</sub>.

Nel giugno 2011 il Consiglio federale ha deciso di modificare la vigente base legale federale sull'etichettaEnergia (Ordinanza sull'energia e relativa Ordinanza DATEC concernente le indicazioni dell'etichettaEnergia per le nuove automobili). Queste modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2012. Questa modifica riguarda sempre e solo i veicoli leggeri.

Tenuto conto di quanto sopra, mi permetto chiedere al Consiglio di Stato:

1. Se è a conoscenza di studi, progetti o di altri lavori in corso a livello di Confederazione in vista di riconoscere ecoincentivi a favore di veicoli pesanti. In caso affermativo, quali e con quali contenuti? In caso negativo, se il Governo ticinese ritiene di potersi far promotore verso la Confederazione affinché la tematica in questione ed eventuali modifiche di legge vengano valutate?
2. Se, indipendentemente da quanto la Confederazione sta facendo o potrebbe fare, l'Esecutivo ticinese non ritiene di dover riconoscere ecoincentivi cantonali a favore di coloro i quali intendono acquistare e utilizzare veicoli pesanti a basse emissioni di CO<sub>2</sub>. In caso affermativo, indichi il Consiglio di Stato quali dei vari ecoincentivi potrebbero entrare in linea di conto per tale tipologia di autoveicoli?

Matteo Quadranti