



Bologna, 05/09/2023

Alla Presidente
dell'Assemblea legislativa
della Regione Emilia-Romagna
Cons. Emma Petitti

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE IN COMMISSIONE

PREMESSO CHE

- con un recente bando finanziato con fondi del PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza) e del PSNMS (Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile), aggiudicato il primo agosto scorso, Tper si è assicurata la fornitura di 127 autobus ad idrogeno per una spesa di circa 127,4 milioni di euro (52,4 dei quali per la manutenzione per l'intero il ciclo di vita degli autobus stimato nel bando in 15 anni), cui vanno aggiunti i costi per le infrastrutture di ricarica pari a oltre 29 milioni;
- successivamente, il 28 agosto scorso Tper (Trasporto passeggeri Emilia-Romagna) ha annunciato di aver ottenuto finanziamenti per un totale 80 milioni per rinnovare in chiave sostenibile il parco mezzi. I finanziamenti sono il frutto di due accordi creditizi: il primo, per 65 milioni di euro, con BPER Banca, Intesa Sanpaolo e Cassa depositi e prestiti; il secondo, per gli altri 15 milioni, con Intesa Sanpaolo assistito da Garanzia Green di Sace all'80%;
- come riportato nel comunicato di Tper "i proventi delle operazioni sosterranno gli investimenti per il rinnovo dei mezzi, puntando in particolare all'alimentazione a idrogeno ed elettrica.";
- i suddetti interventi fanno parte del piano di sviluppo di Tper, in buona parte finanziato da contributi pubblici, che prevede investimenti per oltre 430 milioni di euro e la sostituzione di 582 nuovi autobus, pari a circa il 49% della flotta esistente.

CONSIDERATO CHE

- il settore dei trasporti è responsabile per circa un terzo delle emissioni di gas a effetto serra e la conversione dell'intero settore, compreso il TPL, è uno degli obiettivi prioritari nel contesto degli impegni presi a livello internazionale per ridurre le emissioni di CO2 e raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. Impegni che sono stati sottoscritti contestualmente da Unione Europea, Italia e Regione Emilia-Romagna;
- Motus-E, associazione italiana che raggruppa i principali operatori industriali, del mondo accademico e dell'associazionismo ambientale per favorire la transizione del settore nazionale dei trasporti verso l'adozione di mezzi sostenibili, pubblica regolarmente studi che certificano come in termini TCO (*total cost of ownership*) il costo dei veicoli elettrici a batteria è già ora inferiore a quello di analoghi mezzi a diesel o metano e la loro introduzione risulta ostacolata unicamente dai costi iniziali di adeguamento delle infrastrutture di ricarica;
- l'Istituto di ricerca sull'impatto climatico di Potsdam (PIK), un riferimento mondiale per gli studi sul cambiamento climatico, in uno studio del 2021 (*Hydrogen instead of electrification? Potentials and risks for climate targets*) dimostra come i combustibili a base di idrogeno e l'idrogeno stesso siano inefficienti e costosi se applicati al mondo della mobilità. I ricercatori del PIK indicano come la soluzione dell'elettrificazione diretta nei trasporti sia assolutamente da privilegiare, inclusi i trasporti pesanti, sia dal punto di vista economico sia ecologico nel medio e lungo termine, lasciando spazio all'idrogeno e agli e-fuels nei settori hard to abate, come l'aviazione di lungo raggio, l'industria chimica, quella siderurgica e, potenzialmente, altri processi industriali ad alta temperatura.

RICORDATO CHE

- l'idrogeno viene generalmente classificato come *grigio* se estratto da idrocarburi fossili (ad oggi più del 90% dell'idrogeno prodotto è grigio), *blu* se estratto da idrocarburi fossili con cattura e stoccaggio dell'anidride carbonica che risulta dal processo, e *verde* se estratto dall'acqua per elettrolisi impiegando elettricità ottenuta da fonti rinnovabili;
- in sede di valutazione dei progetti del PNRR italiano l'Unione europea ha escluso il finanziamento a progetti che prevedano l'impiego di idrogeno blu e grigio, limitando gli investimenti ammissibili all'idrogeno verde in quanto è ritenuto l'unico compatibile con le politiche di decarbonizzazione volte a contrastare i cambiamenti climatici. Identica scelta è stata fatta dalla Regione Emilia-Romagna con

l'approvazione dell'Ordine del giorno collegato all'“Approvazione della strategia di specializzazione intelligente 2021-2027 della Regione Emilia-Romagna”, oggetto 3368, presentato da Europa Verde.

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO INTERROGA LA GIUNTA REGIONALE PER SAPERE

- per quanto riguarda gli 80 milioni di euro finanziamenti ottenuti per l'acquisto di nuovi mezzi, se Tper abbia preso impegni precisi con gli istituti di credito in relazione alla tipologia e alla alimentazione dei mezzi e, in caso affermativo, cosa prevedano tali impegni, ovvero se trattasi di mezzi elettrici, a idrogeno (grigio, blu o verde), o altro;
- per quanto riguarda la flotta dei 127 mezzi ad idrogeno acquistati con fondi PNRR e PNSM, quale tipo di idrogeno Tper intende utilizzare (verde, blu o grigio), ovvero di quale tipologia di impianto intenda avvalersi Tper per ottenere l'idrogeno;
- se nei programmi di sviluppo di Tper sia prevista la realizzazione di coperture dei piazzali e dei depositi con pannellature FV per l'autoproduzione di elettricità da fonte solare.

La Capogruppo
Silvia Zamboni

Primo Firmatario:

Silvia Zamboni