
XVI Legislatura – Camera dei deputati Atto n. 3773

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 18.7.2011

L'atto n. C 3773 recante "Misure per la promozione dei veicoli alimentati ad energia elettrica " presentato alla Camera di iniziativa dell'On. Scalera ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente all'esame congiunto delle Commissioni permanenti IX e X (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e 10^a (Attività produttive, commercio e turismo). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. costit.), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze), 8^a (Ambiente), 14^a (Pol. comun.), Questioni regionali.

Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

Scalera, Barani, Barbieri, Carlucci, Centemero, D'anna, Iapicca, Mazzuca, Pugliese, Soglia, Vella

Misure per la promozione dei veicoli alimentati ad energia elettrica

Presentata il 13 ottobre 2010

Onorevoli Colleghi! — I veicoli elettrici rappresentano uno dei principali settori della mobilità del futuro. La loro diffusione dipende da due esigenze, entrambe ineludibili: sotto il profilo economico, la necessità di ridurre la dipendenza dal petrolio; sotto il profilo ambientale, la necessità di porre in essere una mobilità sostenibile, che riduca le emissioni inquinanti.

Il tema riveste interesse non soltanto a livello nazionale, ma anche a livello di Unione europea, come dimostra la comunicazione della Commissione europea relativa alla definizione di una strategia per promuovere i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico COM(2010)186

del 28 aprile 2010, le cui disposizioni sono state confermate dal Consiglio europeo per la competitività il 25 maggio 2010. Non è casuale che una sezione della strategia sia dedicata specificamente ai veicoli ad alimentazione elettrica, tenuto conto anche del fatto che, come rileva la Commissione europea, manca ancora un quadro europeo per la mobilità elettrica, per cui il settore richiede una particolare attenzione, in modo da attuare le condizioni idonee a favorirne lo sviluppo.

Alla fine del 2009 l'intero parco effettivamente circolante superava in Italia i 32,8 milioni di autovetture, rispetto ai 29,3 milioni del 2000, delle quali meno del 5,4 per cento alimentato con carburanti alternativi, GPL e metano (incentivati stabilmente dal 1997), sebbene questi ultimi, in ragione della crescita del prezzo di benzina e *diesel*, abbiano raggiunto volumi

di immatricolazioni e un numero di modelli mai visti prima. Bisogna inoltre tenere presente che, secondo le previsioni del «*World Forum for Harmonization of Vehicle Regulation*» della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, entro il 2030 il parco automobili mondiale dovrebbe raddoppiare, passando dagli attuali 800 milioni a 1,6 miliardi di veicoli. Rispetto a questi dati, le previsioni relative alla penetrazione dei veicoli elettrici a batteria – secondo gli studi dell'IHS *Global Insight* – sono assai contenute per il breve periodo, mentre prospettive più favorevoli si aprono nel medio-lungo termine: si prevede infatti una quota di mercato dell'1-2 per cento per le vendite di autovetture nuove nel 2020, quota che potrebbe passare all'11-30 per cento nel 2030. Per i veicoli ibridi ricaricabili sono previste quote del 2 per cento nel 2020 e del 5-20 per cento entro il 2030.

È, infatti, evidente che nel breve e medio termine i veicoli ad alimentazione convenzionale rimarranno prevalenti, in primo luogo a causa dei costi più elevati che i veicoli ad alimentazione alternativa hanno rispetto a quelli a benzina o a *diesel*. Altrettanto evidente, anche in considerazione delle previsioni richiamate, è tuttavia l'esigenza di un'opera di preparazione, in modo da favorire l'incremento dell'utilizzo di tali veicoli e, in particolare,

di quelli alimentati con motori ricaricati con energia elettrica.

Quest'opera di preparazione deve essere articolata su due piani. Il primo riguarda la realizzazione delle condizioni di contesto necessarie per la diffusione dei veicoli elettrici. In questo caso si tratta di affrontare questioni quali la standardizzazione degli strumenti e delle modalità di ricarica, anche in relazione all'omologazione dei veicoli e alla garanzia della sicurezza ovvero la realizzazione di adeguate reti infrastrutturali di ricarica, anche sotto il profilo della produzione e distribuzione di energia elettrica. Sono problemi che, come nel caso della standardizzazione, richiedono chiaramente interventi a livello sovranazionale, mentre, per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica, comportano investimenti, pubblici o privati, di notevolissima entità.

Vi è tuttavia un secondo piano sul quale si può intervenire per promuovere la diffusione dei veicoli ad alimentazione elettrica. È infatti possibile porre in essere misure concrete ed efficaci in tempi rapidi per favorire l'utilizzo di tali veicoli, permettendo di superare l'ostacolo costituito dal divario di costi al quale si è accennato. Un'effettiva crescita nella diffusione dei veicoli ad alimentazione elettrica potrà rappresentare di per se stessa uno stimolo anche per assumere iniziative, come quelle relative alle infrastrutture, di più ampia portata.

La presente proposta di legge interviene su questo secondo piano. Le finalità perseguite sono state individuate sulla base di due considerazioni fondamentali. La prima attiene al ruolo che le pubbliche amministrazioni possono svolgere, attraverso il rinnovo del parco degli autoveicoli circolanti, destinati al servizio di trasporto pubblico locale, e il rinnovo del parco degli autoveicoli circolanti direttamente utilizzati dalle amministrazioni stesse. Anche in questo caso le misure adottate a livello di Unione europea forniscono linee di indirizzo significative. La direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, prevede, quale misura di promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico, l'imposizione alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori dell'obbligo, nello stipulare contratti di acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, di tenere conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale,

anche inserendo i valori relativi a tali parametri come requisito dei veicoli da acquistare o, nel caso di appalti, come criterio di aggiudicazione. In linea con queste indicazioni, con la presente proposta di legge si intende favorire, nell'ambito degli appalti relativi al servizio di trasporto pubblico locale e nell'ambito degli acquisti di veicoli utilizzati direttamente da amministrazioni pubbliche, l'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrica.

La seconda considerazione che è stata tenuta presente nell'elaborazione della

proposta di legge riguarda il fatto che il ricorso ai veicoli elettrici si dimostra particolarmente indicato in relazione alle caratteristiche del traffico urbano, rispetto al quale sono più accentuati i risultati positivi in termini di risparmio energetico e riduzione delle emissioni inquinanti. Per questo la proposta di legge fa riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e privilegia, anche per motivi estetici, gli autobus di dimensioni ridotte, richiedendo altresì che tali veicoli siano alimentati con batterie di trazione ad alta tecnologia. Per la medesima ragione, oltre alle disposizioni finanziarie, è stata inserita una previsione, rivolta agli enti locali, che consente la circolazione dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica nelle aree a traffico limitato ed esclude che ai medesimi veicoli si applichino i divieti anche temporanei di circolazione.

In relazione alle finalità illustrate, l'articolo 1 prevede l'istituzione del Fondo per la promozione dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con una dotazione, da ripartire secondo le percentuali indicate al successivo articolo 2, di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012 e di 100 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2013.

L'articolo 2 individua la tipologia di interventi che possono essere finanziati a valere sul Fondo. In primo luogo le disponibilità del Fondo possono essere utilizzate per finanziare enti locali che adottano direttamente o promuovono, attraverso apposite convenzioni con le società di gestione del servizio, piani per il rinnovo del parco dei veicoli circolanti destinati al servizio di trasporto pubblico locale, mediante la sostituzione degli autoveicoli esistenti con autoveicoli elettrici o ibridi. Principalmente, pertanto, nell'assegnazione dei finanziamenti di cui all'articolo 1, è attribuita

priorità assoluta al rinnovo del parco degli autobus circolanti mediante l'acquisto di autobus elettrici o ibridi, nuovi e innovativi, caratterizzati comunque da zero emissioni e alimentati con batterie di trazione ad alta tecnologia, per garantire elevate doti di autonomia di esercizio.

Inoltre, in relazione alle caratteristiche del traffico urbano, rispetto al quale, come già detto, sono più accentuati i risultati positivi in termini di risparmio energetico e riduzione delle emissioni inquinanti, è necessario e opportuno, soprattutto per ovvi motivi di minor ingombro che consentono la massima possibilità di utilizzo anche su strade e percorsi particolarmente angusti, ma anche per contenere e ridurre l'impatto visivo dei predetti autobus che circoleranno sempre in ambiti urbani e magari in aree a traffico limitato, prevedere il finanziamento di autobus, di ridotte dimensioni di lunghezza non superiore a 6 metri, ma che prevedano, almeno una capacità di trasporto non al di sotto dei posti complessivi minimi, dettati dalle vigenti direttive dell'Unione europea, per gli autobus di categoria M₃, classe I.

In considerazione della suddetta priorità, nell'assegnazione delle disponibilità complessive del Fondo di cui all'articolo 1, per la specifica tipologia di interventi finalizzati al rinnovo del parco degli autobus circolanti mediante l'acquisto di autobus elettrici o ibridi alimentati con batterie di trazione ad alta tecnologia e contraddistinti dalle caratteristiche di massima in precedenza identificate, sarà sempre, per gli anni previsti, destinata una percentuale pari all'80 per cento del complessivo finanziamento previsto dal Fondo stesso, riservando, conseguentemente, la rimanente percentuale a tutte le altre rimanenti tipologie di interventi, individuate sempre dall'articolo 2.

Il Fondo può essere utilizzato anche per finanziamenti a pubbliche amministrazioni che rinnovano il parco degli autoveicoli circolanti da esse utilizzati per l'espletamento delle proprie funzioni istituzionali, mediante la sostituzione degli autoveicoli esistenti con autoveicoli elettrici o ibridi.

Ulteriori finalità di utilizzo del Fondo sono il sostegno alle imprese private di trasporto di passeggeri e di merci, mediante copertura di parte dei costi sostenuti (fino a un massimo del 25 per cento) per la sostituzione degli autoveicoli circolanti per lo svolgimento dell'attività dell'impresa con

autoveicoli elettrici o ibridi; il finanziamento di iniziative volte a promuovere l'installazione, lungo la rete stradale e autostradale, di stazioni, colonnine e strutture di ricarica per le autovetture ad alimentazione elettrica; il finanziamento, anche in questo caso destinato agli enti locali, relativo all'organizzazione di servizi di *car-sharing* mediante utilizzo di autoveicoli elettrici.

L'articolo 3 demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentite la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e le competenti Commissioni parlamentari, la definizione della disciplina attuativa, per quanto concerne, in particolare, la puntuale individuazione delle caratteristiche degli interventi finanziabili e la determinazione delle procedure, delle modalità e dei tempi per la richiesta e l'assegnazione dei finanziamenti, nonché la determinazione delle modalità di rendicontazione delle spese finanziate da parte dei soggetti beneficiari.

L'articolo 4, come già segnalato, introduce disposizioni volte ad assicurare che gli enti locali consentano la circolazione dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica nelle aree a traffico limitato e dispongano che ai medesimi veicoli non si applichino i divieti anche temporanei di circolazione.

L'articolo 5, infine, reca la norma di copertura finanziaria, prevedendo la riduzione di 0,05 punti percentuali della quota di deducibilità nell'esercizio delle svalutazioni su crediti per gli enti creditizi e finanziari.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Fondo per la promozione dei veicoli elettrici).

1. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito, a decorrere dall'anno 2011, il Fondo per la promozione dei veicoli alimentati ad energia elettrica, di seguito denominato «Fondo», finalizzato al finanziamento degli interventi di cui all'articolo 2.

2. La dotazione del Fondo, da ripartire in base alle percentuali previste per le diverse finalità di interventi di cui all'articolo 2, è stabilita in 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012 e in 100 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2013.

Art. 2.

(Interventi ammessi al finanziamento).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare entro il 30 aprile di ciascun anno, la dotazione del Fondo è ripartita, nell'ambito delle specifiche percentuali espressamente destinate e stabilite, tra le seguenti finalità:

a) finanziamenti destinati agli enti locali che adottano direttamente o che promuovono, attraverso apposite convenzioni con le società di gestione del servizio, piani per il rinnovo del parco dei veicoli circolanti destinati al servizio di trasporto pubblico locale, mediante la sostituzione degli autoveicoli esistenti con autoveicoli elettrici o ibridi. Nell'assegnazione dei finanziamenti è attribuita priorità assoluta al rinnovo del parco degli autobus circolanti mediante l'acquisto di autobus elettrici o ibridi, nuovi e innovativi, caratterizzati comunque da zero emissioni e alimentati con batterie di trazione ad alta tecnologia, per garantire elevate doti di autonomia di esercizio. Tenuto altresì conto delle caratteristiche del traffico urbano e delle necessità di risparmio energetico, di riduzione delle emissioni inquinanti e di minor ingombro che consentono la massima possibilità di utilizzo anche su strade e percorsi particolarmente angusti, nonché di contenere e di ridurre l'impatto visivo degli autobus circolanti in ambiti urbani e in aree a traffico limitato, è previsto il finanziamento di autobus, di ridotte dimensioni e comunque di lunghezza non superiore a 6 metri, che consentono, almeno, una capacità di trasporto non al di sotto dei posti complessivi minimi, dettati dalle vigenti direttive dell'Unione europea, per gli autobus di categoria M₃, classe I. È destinata una percentuale pari all'80 per cento del complessivo finanziamento previsto dal Fondo alle finalità di cui alla presente lettera,

riservando la rimanente percentuale alle altre tipologie di interventi, di cui alle lettere *b)*, *c)*, *d)* ed *e)*;

b) finanziamenti destinati alle pubbliche amministrazioni che procedono al rinnovo del parco degli autoveicoli circolanti da esse utilizzati, mediante la sostituzione degli autoveicoli esistenti con autoveicoli elettrici o ibridi;

c) finanziamenti destinati alle imprese private di trasporto di passeggeri e di merci che procedono alla sostituzione degli autoveicoli circolanti per lo svolgimento dell'attività dell'impresa con autoveicoli elettrici o ibridi; il finanziamento non può superare il 25 per cento della spesa sostenuta dall'impresa;

d) finanziamenti di iniziative volte a promuovere l'installazione, lungo la rete stradale e autostradale, di stazioni, colonnine e strutture di ricarica per le autovetture ad alimentazione elettrica;

e) finanziamenti agli enti locali che forniscono nel proprio territorio servizi di *car-sharing* mediante utilizzo di autoveicoli elettrici.

Art. 3.

(Disciplina attuativa).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentite la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e le competenti Commissioni parlamentari, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di concessione dei finanziamenti a valere sul Fondo, con specifico riferimento alla puntuale individuazione delle caratteristiche degli interventi finanziabili e alla determinazione delle procedure, delle modalità e dei tempi per la richiesta e per l'assegnazione dei finanziamenti, nonché alla determinazione

delle modalità di rendicontazione delle spese finanziate da parte dei soggetti beneficiari.

Art. 4.

(Deroga ai limiti di circolazione nelle aree a traffico limitato).

1. Gli enti locali consentono la circolazione dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica nelle aree a traffico limitato e dispongono che ai medesimi veicoli non si applicano i divieti anche temporanei di circolazione.

Art. 5.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni dell'articolo 1, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012 e a 100 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2013, si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate di cui al presente articolo.

2. All'articolo 106, comma 3, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, le parole: «0,30 per cento», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «0,25 per cento».

3. In deroga all'articolo 3 della legge 27 luglio 2000, n. 212, le disposizioni dell'articolo 106, comma 3, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, come da ultimo modificato dal comma 2 del presente articolo, si applicano a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2009.