

XVII LEGISLATURA
CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE N. 4083

d'iniziativa dei deputati

GIGLI, REALACCI, BARADELLO, CALABRÒ, MATARRESE, BRAGA, GIOVANNA
SANNA, PARRINI, SANTERINI, ZOGGIA, FAUTTILLI, GNECCHI, RUSSO,
CAPELLI, ROSTELLATO, BASSO, SBERNA, QUINTARELLI, FITZGERALD
NISSOLI, CIRACÌ, CAPOZZOLO

**Disposizioni in materia di acquisto di veicoli di servizio elettrici da
parte delle pubbliche amministrazioni**

Presentata il 12 ottobre 2016

Onorevoli Colleghi! — Il parco automobilistico mondiale conferma nel corso degli anni la tendenza a crescere in maniera esponenziale. Appare evidente che i mezzi tradizionali, alimentati a energia fossile, non sono più supportabili se si vogliono preservare e, possibilmente, migliorare la salute delle persone e il benessere dell'ambiente in cui tutti viviamo. Per quel che riguarda l'Italia, in particolare, la situazione si fa sempre più critica. Ad ogni situazione di siccità, breve o lunga, i sindaci sono costretti a prendere provvedimenti di emergenza per contrastare un inquinamento che ha una delle cause più importanti proprio nei gas scaricati dai mezzi che circolano nelle città stesse.

Appare, quindi, chiaro che la situazione attuale rende non più rinviabili interventi per la riduzione dell'inquinamento, abbassando le emissioni di agenti inquinanti. Si tratta di una situazione che richiede interventi energici e significativi. E non solo per motivi per così dire «ecologici» ma anche

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA – 2017

economici. I tradizionali carburanti costano sempre di più e sono sempre più rari. Non appare utile, nemmeno da questo punto di vista, continuare sulla strada – è il caso di dir così alla lettera – che abbiamo intrapreso da sin troppo tempo, mentre appare necessario puntare sempre di più su veicoli alimentati da altre forme di energia, in particolare da motori elettrici, che di fatto sono l'unica vera alternativa praticabile ed economica presente sul mercato di questo tipo di vetture che ha avuto molte difficoltà ad affermarsi sia per i costi elevati dei veicoli sia per le enormi difficoltà di approvvigionamento energetico, stante la scarsità delle colonnine deputate alla ricarica della batteria dei veicoli elettrici e, in generale, delle infrastrutture necessarie per uno sviluppo del mercato dei veicoli elettrici per complicazioni nella possibilità di ricarica. Inoltre, sono note le resistenze tradizionali dei produttori e degli stessi cittadini che si sono sentiti spesso poco stimolati nell'acquisto di veicoli che sembravano quasi «giocattoli» o comunque non competitivi con quelli tradizionali.

Oggi, invece, l'evoluzione tecnologica sta cambiando rapidamente gli scenari. I veicoli elettrici riescono e riusciranno sempre di più, in tempi non lunghi, a divenire davvero competitivi per quel che riguarda sia il prezzo sia le prestazioni. È notizia di questi giorni che una azienda americana, da sempre produttrice di veicoli elettrici, ha fatto registrare un vero e proprio «boom» di prenotazioni per l'ultimo modello ancora non immesso sul mercato, tanto da far ritenere non più sufficiente il solo stabilimento presente negli Stati Uniti d'America e facendo valutare la rapida apertura di un altro stabilimento in Europa. Il nuovo modello che è in via di commercializzazione, infatti, presenta un'autonomia di batteria di quasi 350 chilometri, mai raggiunta in precedenza da vetture del genere, prestazioni relative alla velocità molto importanti e un prezzo relativamente più basso di quelli sinora praticati per veicoli elettrici. In Europa gli incentivi presenti contribuiranno a rendere ancora più agevole l'acquisto di questo tipo di vettura, che quindi sarà competitiva sul mercato. In più altre aziende europee e degli altri continenti stanno lavorando attivamente per raggiungere e superare la loro rivale, in una competizione che certo

contribuirà a migliorare i servizi, ad abbassare i prezzi per i consumatori finali e anche ad accrescere l'occupazione, vista la necessità di aumentare la produzione e gli stessi stabilimenti.

L'evoluzione è tale che in molti Paesi europei, e non solo, sembra tendere alla sparizione quasi assoluta dei veicoli a benzina o a gasolio. In particolare, Olanda, Norvegia e India stanno attivando politiche che portino entro il 2025 al divieto di vendita dei veicoli ad alimentazione tradizionale. In Italia, ovviamente, non siamo a questo punto ma appare possibile accelerare anche da noi il processo evolutivo verso veicoli elettrici che diventino in tempi ragionevoli la maggioranza tra quelli venduti e circolanti nel nostro Paese. Intanto, anche il problema delle cosiddette colonnine indispensabili per la ricarica sembra avviarsi a soluzione. In base alle più recenti disposizioni legislative, infatti, entro il 2020 dovrebbero essere operativi in Italia 130.000 punti di ricarica pubblici per veicoli elettrici, rimediando a un gap infrastrutturale che ha reso difficile la vita al mercato dei veicoli ad alimentazione elettrica. Le citate colonnine saranno impiantate in parcheggi pubblici e privati, in condomini, in supermercati ma anche, probabilmente, in aree di servizio e accanto ai tradizionali distributori di benzina e di gasolio.

Dunque, siamo di fronte a una realtà in movimento e le pubbliche amministrazioni, nazionali e locali, non possono rimanere indifferenti, vista anche la ricordata evoluzione delle prestazioni dei veicoli elettrici, ormai sempre più vicina a quella dei mezzi tradizionali. Appare, quindi, maturo il tempo per cominciare quanto meno a concretizzare una scelta molto significativa: rendere gradualmente, ma obbligatoriamente, tutto elettrico il parco dei veicoli in dotazione alle pubbliche amministrazioni. Si intende parlare sia delle vetture di servizio, le cosiddette auto blu o auto grigie, usate dalle pubbliche amministrazioni per scopi di servizio, ma anche di tutti quei mezzi (autobus, ambulanze, mezzi dei vigili del fuoco e anche delle Forze dell'ordine) che quotidianamente si muovono nelle nostre città. La proposta di legge presentata intende dare uno stimolo a una vera e propria svolta; sappiamo, infatti, bene che molti sono i mezzi delle pubbliche amministrazioni che circolano in Italia. Nonostante siano stati presi

provvedimenti anche per ridurre l'inquinamento – oltre alle spese – l'attuale situazione, che vede ancora circolare soprattutto veicoli alimentati da benzina o a gasolio, non favorisce certo quella riduzione dell'inquinamento atmosferico di cui si parlava in precedenza. All'obiezione che potrebbe essere mossa, ossia che questo tipo di veicoli non è ancora competitivo rispetto a quelli tradizionali, in particolare per quanto riguarda viaggi fuori dalle aree urbane o interventi di emergenza, che richiedono quindi anche velocità di prestazioni dei veicoli, si è risposto sottolineando l'evoluzione sempre più significativa della ricerca e del mercato del settore dei veicoli elettrici, ma si è anche ritenuto di dare un lasso di tempo ragionevole, partendo dal 1 gennaio 2020, prima di porre l'obbligo per tutte le amministrazioni di acquisire, qualunque siano la formula e i modi di questa acquisizione, solo veicoli alimentati da motori elettrici, in modo da sostituire gradualmente i veicoli ancora alimentati da energie tradizionali.

Certamente, l'obbligo introdotto avrà anche una ricaduta positiva sul mercato dei veicoli elettrici, sia per la necessità di fornire nuovi mezzi alle pubbliche amministrazioni, sia anche per quell'effetto di imitazione che una decisione del genere può avere nel consumatore, sia che utilizzi per lavoro veicoli di servizio, sia che ne venga solamente informato dai media. Prezzi convenienti, prestazioni positive, spazio nel veicolo, riduzione dell'inquinamento e facilità di ricarica sarebbero tutte caratteristiche che potrebbero stimolare il consumatore, in una sorta di incentivazione pubblica indiretta, che certo non potrebbe essere contestata in sede di Unione europea come aiuto di Stato.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Obiettivo della presente legge è quello di promuovere e di facilitare l'acquisto da parte delle pubbliche amministrazioni di veicoli elettrici, in modo da tutelare efficacemente la salute dei cittadini e l'ambiente tramite l'utilizzo di tali veicoli.

2. L'obiettivo di cui al comma 1 è perseguito dallo Stato, dalle regioni e dagli enti locali, secondo le rispettive competenze costituzionali, anche mediante interventi di semplificazione delle procedure e definizione delle specifiche tecniche dei prodotti da utilizzare.

3. Le disposizioni della presente legge sono volte anche a promuovere e a facilitare lo sviluppo delle attività economiche nel campo della mobilità elettrica veicolare.

Art. 2.

1. Al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nonché di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'Unione europea in materia di clima e di energia, la presente legge stabilisce l'obbligo per le pubbliche amministrazioni di cui al comma 2 di procedere, dal 1 gennaio 2020, all'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada esclusivamente alimentati ad energia elettrica.

2. Ai fini di cui alla presente legge le pubbliche amministrazioni sono quelle inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, nonché le autorità indipendenti, inclusa la Commissione nazionale per le società e la borsa (Consob), l'Ispettorato centrale della tutela della qualità e repressione frodi dei prodotti agroalimentari del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, i servizi istituzionali di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, i servizi sociali e sanitari svolti per garantire i livelli essenziali di assistenza, i servizi istituzionali svolti nell'area tecnico-operativa della difesa, i servizi di vigilanza e di intervento sulla rete stradale gestita dalla società ANAS Spa e sulla rete delle strade provinciali e comunali, nonché le Forze di polizia.

3. Nel caso sia esperita una procedura di appalto con il criterio dell'aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, le amministrazioni di cui al comma 2 fondano la decisione di acquisto dei veicoli di cui al comma 1 altresì sull'impatto ambientale, sulle prestazioni e

sui consumi, includendo tali caratteristiche tra i criteri di aggiudicazione dell'appalto.

4. Con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è concessa facoltà di deroga a quanto previsto dal comma 1 per motivate e non altrimenti risolvibili esigenze di servizio, con particolare riguardo a veicoli delle Forze armate impiegati in azioni militari all'estero e a quelli delle Forze dell'ordine per i quali siano richieste prestazioni non compatibili con l'attuale stato della tecnologia dei veicoli elettrici.

Art. 3.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni emanano le disposizioni legislative di loro competenza, nel rispetto dei principi fondamentali contenuti nella presente legge e nell'intesa di cui al comma 3.

2. Le regioni a Statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono a quanto disposto dal comma 1 in conformità ai rispettivi Statuti e alle relative norme di attuazione.

3. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo promuove la stipula di un'intesa per assicurare l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni sul territorio nazionale in

materia di veicoli di servizio alimentati ad energia elettrica,

4. Decorso infruttuosamente il termine di cui al comma 1, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico e del presidente della giunta regionale interessata, provvedono in via sostitutiva, in conformità all'articolo 120 della Costituzione e all'articolo 8, comma 1, della legge 5 giugno 2003, n. 131.

Art. 4.

1. Per la realizzazione e l'installazione di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli elettrici adibiti a trasporto pubblico o di servizio si applica, per quanto compatibile, l'articolo 17-quater del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

Art. 5.

1. Fatta salva la potestà delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano di istituire ulteriori misure per l'incentivazione della mobilità sostenibile, è istituito presso lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una dotazione pari a 2 milioni di euro per il triennio 2016-2018, il Fondo nazionale per lo sviluppo della mobilità elettrica, di seguito denominato «Fondo».

2. Le risorse del Fondo sono utilizzate per l'erogazione a titolo di incentivo a fondo perduto in favore delle amministrazioni comunali per la realizzazione di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli elettrici sia pubblici sia privati.