

---

XVI Legislatura – Camera dei deputati Atto n. 3553

*Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 25.8.2010*

L'atto n. C 3553 recante "Disposizioni per la realizzazione di reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica " presentato alla Camera di iniziativa dell'On. Agostino Ghiglia ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione permanente X (Attività produttive, commercio e turismo). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1<sup>a</sup> (Aff. costit.), 2<sup>a</sup> (Giustizia), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 6<sup>a</sup> (Finanze) , 8<sup>a</sup> (Ambiente), 9<sup>a</sup> (Trasporti), 14<sup>a</sup> (Pol. comun.), Questioni regionali.

Il fine della proposta in oggetto è quello di promuovere la realizzazione sul territorio nazionale di capillari reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica. L'obiettivo raggiunto attraverso interventi statali e regionali è finalizzato alla tutela della salute pubblica, dell'ambiente, ed alla riduzione delle emissioni nocive.

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

### PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

Ghiglia, Abrignani, Aprea, Aracri, Armosino, Ascierto, Barani, Barbareschi, Barbieri, Beccalossi, Bellotti, Berardi, Bergamini, Bernini Bovicelli, Bertolini, Bianconi, Biasotti, Biava, Bocchino, Bonciani, Calderisi, Carlucci, Catanoso Genoese, Cazzola, Ceccacci Rubino, Centemero Ciccio, Cirielli, Consolo, Giorgio Conte, Contento, Corsaro, Cosenza, Costa, De Angelis, De Camillis, De Corato, De Girolamo, De Luca, Del Tenno, Dell'elce, Di Biagio, Di Cagno Abbrescia, Di Caterina, Dima, D'ippolito Vitale, Distaso Divella, Faenzi, Vincenzo Antonio Fontana, Formichella, Tommaso Foti, Franzoso, Frassinetti, Fucci, Garagnani, Garofalo, Germanà, Giammanco, Gibiino,

---

Gottardo, Granata, Holzmann, Iannarilli, Jannone, La Loggia, Laffranco, Lainati, Landolfi, Lehner, Leo, Lo Presti, Lunardi, Malgieri, Mancuso, Marinello, Giulio Marini, Marsilio, Martinelli, Antonio Martino, Mazzoni, Mazzuca, Minasso, Mistrello Destro, Moffa, Mottola, Murgia, Osvaldo Napoli, Nastri, Nicolucci, Nirenstein, Nola, Pagano, Paglia, Palmieri, Palumbo, Paniz, Pelino, Perina, Pescante, Pianetta, Pili, Piso, Pizzolante, Polidori, Proietti Cosimi, Raisi, Rampelli, Repetti, Luciano Rossi, Rosso, Ruben, Paolo Russo, Saltamartini, Sammarco, Santelli, Savino, Scalera, Scalia, Scandroglio, Sisto, Soglia, Speciale, Stasi, Stracquadano, Stradella, Taddei, Terranova, Testoni, Torrisi, Tortoli, Toto, Valentini, Vella, Versace, Vessa, Vignali

Disposizioni per la realizzazione di reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica

*Presentata il 17 giugno 2010*

Onorevoli Colleghi! — Il parco automobilistico mondiale crescerà nel 2030 da 800 milioni a 1 miliardo e 600 milioni di veicoli. Tale previsione di raddoppio richiede un cambiamento nelle politiche mondiali a supporto di una mobilità sostenibile di lungo periodo. Inoltre, la situazione delle aree urbane di maggiori dimensioni del nostro Paese è sempre più critica, con livelli di polveri sottili ben oltre la soglia consentita, che determinano effetti molto gravi per la stessa salute dei cittadini.

In tale ambito, un nuovo approccio industriale basato sulla produzione di veicoli puliti ed efficienti aumenterà la competitività delle nostre imprese e consentirà la creazione di nuovi posti di lavoro.

In particolare, l'automobile elettrica è attualmente l'unica tecnologia che consente di raggiungere tale obiettivo in tempi relativamente brevi (molti modelli sono infatti ormai pronti a entrare sul mercato). L'87 per cento dei tragitti quotidiani in Europa corrisponde a meno di 60 chilometri e attualmente le auto elettriche con una ricarica possono raggiungere 150-200 chilometri di autonomia. Ciò che manca sono le infrastrutture di

ricarica, il miglioramento degli incentivi all'acquisto e politiche locali di mobilità elettrica.

Nell'ambito del Piano europeo per il rilancio dell'economia, approvato dal Consiglio europeo nel dicembre 2008, è stata lanciata l'iniziativa «auto verdi» (*green car*) intesa a finanziare, attraverso la collaborazione tra settore pubblico e privato, i progressi nell'uso di fonti di energia non inquinanti e rinnovabili per il trasporto stradale.

L'11 dicembre 2009 la Commissione ambiente della Camera dei deputati ha approvato il documento finale sul Libro bianco in materia di adattamento ai cambiamenti climatici e verso un quadro d'azione europeo COM(2009)147, con il quale ha ribadito – tra l'altro – la necessità di introdurre misure volte a favorire la diffusione di veicoli elettrici e ibridi nel trasporto pubblico e privato, soprattutto nei grandi centri urbani; di promuovere sistemi di mobilità alternativi, come tramvie e piste ciclabili; di mettere in atto efficaci politiche di incentivazione del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato, attuando al contempo politiche della mobilità in grado di favorire – soprattutto nel settore del trasporto merci – il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma.

La presente proposta di legge intende appunto, anche attraverso misure di carattere incentivante e agevolativo, promuovere e facilitare lo sviluppo delle attività economiche nel campo della mobilità elettrica veicolare nella loro attuale fase iniziale, avuto riguardo agli effetti di tutela ambientale da ciò derivanti a livello regionale, nazionale e di Unione europea.

I veicoli elettrici a batteria sono una soluzione tecnicamente disponibile, in grado di garantire risparmi energetici e riduzioni delle emissioni di polveri sottili nell'ambiente anche superiori al 50 per cento in rapporto ai veicoli equivalenti con motore endotermico e sono caratterizzati da emissioni locali ridotte se non del tutto nulle.

Le nuove batterie al litio o al Na/NiCl (al sale fuso, ricaricabili) permettono di raggiungere autonomie di percorso tra i 150 e i 250 chilometri, che porterebbero questi veicoli ad aggiudicarsi il 20-35 per cento

---

del mercato complessivo della mobilità su strada: tali prestazioni, infatti, sono perfettamente compatibili con le esigenze di una frazione significativa della mobilità pendolare, con le «seconde» vetture di famiglia e con gran parte dei veicoli leggeri per usi commerciali e aziendali.

Per l'Italia, anche la sola sostituzione con veicoli elettrici del 10 per cento dell'attuale parco circolante di 42 milioni di autoveicoli porterebbe orientativamente ai seguenti benefici in termini di sostenibilità:

1) un abbattimento annuo di quasi 8 milioni di tonnellate di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), pari all'1,5-2 per cento delle emissioni globali italiane, corrispondenti a un contributo di almeno il 20 per cento della quantità da abbattere ancora necessaria per soddisfare gli impegni dell'Unione europea assunti dall'Italia per la riduzione della CO<sub>2</sub> al 2021;

2) un significativo miglioramento della qualità dell'aria delle aree urbane metropolitane, all'interno delle quali i veicoli in oggetto sarebbero prevalentemente impiegati, con una riduzione annua complessiva di circa 2.000 tonnellate di particelle microscopiche (PM10) circa 70.000 tonnellate di ossidi di azoto e loro miscele (NO<sub>x</sub>) e circa 10.000 tonnellate di benzene;

3) una riduzione annua (con l'attuale *mix* di produzione dell'energia elettrica) di quasi 5 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (MTEP) nell'importazione di idrocarburi, pari al 10 per cento delle importazioni annue, con una conseguente minore esposizione alle incertezze geopolitiche e ai comportamenti speculativi nel settore;

4) un positivo riflesso economico a livello nazionale dovuto all'assieme di tali benefici (valorizzazione monetaria delle minori emissioni di CO<sub>2</sub>, minori costi sanitari connessi alla qualità dell'aria, minori importazioni di fonti energetiche) dell'ordine di quasi 2 miliardi di euro all'anno, ovvero una frazione non marginale degli interventi previsti nelle precedenti leggi finanziarie e dell'ordine dello 0,2 per cento del prodotto interno lordo (PIL) nazionale.

Peraltro, la nuova direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, impone ai soggetti pubblici che le gare di acquisto di veicoli includano requisiti ambientali (CO<sub>2</sub>, emissioni locali, consumi). L'adozione di una politica di incentivazione dei veicoli elettrici anche con riferimento ai veicoli pubblici consentirebbe di rispondere al dettato della direttiva e di ampliare ulteriormente i veicoli elettrici in circolazione.

Una tale diffusione sul mercato porterebbe il prezzo dei veicoli a batteria a valori non molto superiori a quello dei veicoli convenzionali e la differenza di prezzo sarebbe compensata dal loro basso consumo di energia, che permetterebbe il recupero dell'extracosto in un periodo inferiore alla metà della vita del veicolo, con un vantaggio economico netto sull'intero arco di vita dello stesso.

Non ci sono, dunque, logiche economiche che possano frenare lo sviluppo delle auto elettriche, mentre è decisiva, come dimostrato dai falliti tentativi di elettrificazione dell'auto fatti negli anni ottanta, la realizzazione delle infrastrutture adeguate.

Così come l'avvento della locomotiva a vapore ha richiesto la costruzione di ferrovie e la diffusione del motore a combustione interna ha richiesto strade, autostrade e distributori di benzina, l'affermazione dell'utilizzo dell'auto elettrica richiede lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica dei veicoli e, soprattutto, la relativa standardizzazione dei sistemi di alimentazione, dal punto di vista delle variabili elettriche, tensione e corrente, e della frequenza, nonché la definizione di opportune norme di sicurezza.

La realizzazione di questi interventi infrastrutturali finalizzati all'eliminazione degli ostacoli alla diffusione della propulsione elettrica passa necessariamente attraverso l'azione coordinata e sinergica tra Stato, enti locali, industria e gestori delle reti stradali e degli spazi pubblici e privati dedicati ai parcheggi.

---

**PROPOSTA DI LEGGE**

Capo I

DISPOSIZIONI GENERALI E PRINCIPI FONDAMENTALI

Art. 1.

*(Oggetto e obiettivi).*

1. La realizzazione sul territorio nazionale di adeguate reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica è obiettivo prioritario e urgente degli interventi statali e regionali a tutela della salute e dell'ambiente, nonché di quelli per la riduzione delle emissioni nocive in atmosfera, per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico e per il contrasto del riscaldamento globale prodotto dall'uso di combustibili fossili.

2. Le reti infrastrutturali di cui al comma 1 sono altresì obiettivo prioritario e urgente al fine di perseguire i livelli prestazionali in materia di emissioni delle autovetture fissati dal regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, e di contribuire alla strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico, di cui alla comunicazione COM(2010)186 della Commissione, del 28 aprile 2010.

3. Le reti infrastrutturali costituiscono anche obiettivo prioritario e urgente nell'ambito degli interventi per l'ammodernamento del sistema stradale urbano ed extraurbano, per la promozione della ricerca e dello sviluppo nel settore delle tecnologie avanzate, per l'incentivazione dell'economia reale e per l'adeguamento tecnologico e prestazionale degli edifici pubblici e privati.

4. Gli obiettivi di cui ai commi 1, 2 e 3 sono perseguiti dallo Stato, dalle regioni e dagli enti locali, secondo le rispettive competenze costituzionali, anche mediante interventi di incentivazione, di semplificazione delle procedure, di tariffazione agevolata e di definizione delle specifiche tecniche dei prodotti e dell'attività edilizia.

5. Le disposizioni della presente legge, anche di carattere incentivante e agevolativo, sono volte a promuovere e a facilitare lo sviluppo delle attività economiche nel campo della mobilità elettrica veicolare nella loro fase

iniziale, avuto riguardo agli effetti di tutela ambientale da ciò derivanti a livello regionale, nazionale e di Unione europea, ai sensi della sezione 4 del capo II del regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008.

6. Ai fini della presente legge si considerano reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica i prodotti, le reti e gli impianti che consentono ai veicoli stessi di riapprovvigionarsi di energia mediante qualsiasi tecnologia, comprese la sostituzione delle batterie o tecnologie equivalenti.

Art. 2.

*(Legislazione regionale).*

1. Entro tre 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 nel presente capo e dell'intesa di cui al comma 4.

2. Il Friuli Venezia Giulia, la Sardegna, la Sicilia, il Trentino-Alto Adige/Südtirol, la Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste 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. Le disposizioni regionali e provinciali di cui ai commi 1 e 2 salvaguardano comunque l'unità economica nazionale e i livelli minimi essenziali delle prestazioni sul territorio dello Stato, stabiliti in attuazione del comma 4.

4. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo promuove la stipula di un'intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, per assicurare la realizzazione di posizioni unitarie e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni sul territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

5. Decorso infruttuosamente il termine di cui al comma 1, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, e il

---

presidente della giunta regionale interessata provvedono in via sostitutiva, in conformità al disposto dell'articolo 120 della Costituzione e dell'articolo 8, comma 1, della legge 5 giugno 2003, n. 131.

6. Fino all'entrata in vigore delle disposizioni indicate ai commi 1 e 2 le disposizioni della presente legge si applicano all'intero territorio nazionale.

Art. 3.

*(Normalizzazione).*

1. Fatte salve le competenze dell'Unione europea stabilite dalla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, sono consentite la realizzazione e l'installazione di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli elettrici rispondenti agli *standard* fissati dal regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) n. 100.

2. Gli organismi nazionali di normalizzazione di cui all'articolo 1, comma 1, lettera l), della legge 21 giugno 1986, n. 317, provvedono, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad assumere i provvedimenti di loro competenza ai fini di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, eventualmente integrando e modificando le determinazioni precedentemente già assunte.

3. Si applicano le disposizioni degli articoli 5, 6, 9, 9-bis e 9-ter della legge 21 giugno 1986, n. 317, e successive modificazioni.

Art. 4.

*(Agevolazioni tributarie e incentivazioni).*

1. All'articolo 19-bis.1 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, la seguente lettera:

«*i-bis*) indipendentemente dal loro utilizzo esclusivo nell'esercizio d'impresa, è sempre ammessa in detrazione l'imposta relativa all'acquisto o all'importazione degli autoveicoli alimentati ad energia elettrica con sistemi di ricarica, nonché degli apparecchi e delle altre infrastrutture di qualunque tipo destinati alla ricarica stessa, nelle seguenti misure:

- 1) per l'anno 2010, per il 100 per cento;
- 2) per l'anno 2011, per il 90 per cento;
- 3) per l'anno 2012, per l'80 per cento;
- 4) per l'anno 2013, per il 70 per cento;
- 5) per l'anno 2014, per il 60 per cento;
- 6) per l'anno 2015, per il 50 per cento»;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«*1-bis*. A decorrere dall'anno 2016 l'imposta è ammessa in detrazione nella misura del 45 per cento quando i beni oggetto dell'acquisto o dell'importazione non sono utilizzati esclusivamente nell'esercizio dell'impresa, dell'arte o della professione».

2. Alla tabella A, parte II, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente numero:

«*41-quinquies*) prodotti e apparecchiature per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e prestazioni d'opera o di servizi per la loro installazione e attivazione, comprese le relative opere edilizie».

3. Alle spese sostenute per la costruzione e per l'installazione delle infrastrutture elettriche di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica negli edifici privati, anche condominiali, si applica la detrazione d'imposta di cui all'articolo 1, commi da 1 a 4, della legge 27 dicembre

---

1997, n. 449, e successive modificazioni, e, qualora l'ammontare delle stesse sia superiore ad euro 10.000, essa è ripartita nell'anno in cui sono state sostenute e nei due successivi.

4. I comuni possono accordare l'esonero e le agevolazioni in materia di tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche e di imposta comunale sugli immobili (ICI) rispettivamente stabiliti all'articolo 1, commi 4 e 5, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni, in favore dei proprietari di immobili che eseguono interventi diretti all'installazione e all'attivazione d'infrastrutture di ricarica elettrica veicolare a servizio dei veicoli alimentati ad energia.

5. Fatta salva la potestà delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano di istituire e di regolare ulteriori misure di incentivazione alla mobilità sostenibile, è istituito un fondo nazionale di incentivazione per lo sviluppo della mobilità elettrica, di seguito denominato «fondo», di durata quinquennale.

6. Le risorse del fondo sono utilizzate per l'erogazione, a titolo d'incentivo a fondo perduto:

a) di contributi ai consumatori finali per l'acquisto di autoveicoli elettrici ricaricabili e per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione delle infrastrutture di ricarica;

b) di contributi in favore delle amministrazioni comunali per la realizzazione di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad elettricità negli spazi di sosta pubblici o privati.

7. L'erogazione dei contributi di cui al comma 6 è regolata con decreto annuale del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel rispetto dei seguenti criteri:

a) premialità a favore degli accessi alla mobilità elettrica più celeri e anticipati, in base alla quale i soggetti che acquistano o che realizzano interventi ammessi ai contributi, ottengono i seguenti importi:

1) per l'anno 2010: euro 5.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica ed euro 150 per le spese di infrastrutturazione;

2) per l'anno 2011: euro 5.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica veicolare ed euro 150 per le spese di infrastrutturazione;

3) per l'anno 2012: euro 3.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica ed euro 150 per le spese di infrastrutturazione;

4) per l'anno 2013: euro 2.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica ed euro 150 per le spese di infrastrutturazione;

5) per l'anno 2014: euro 1.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica ed euro 150 per le spese di infrastrutturazione;

b) socializzazione dei costi di infrastrutturazione per gli spazi di sosta pubblici o privati, in base alla quale i decreti annuali di cui all'alinea, nell'ambito delle indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b), possono stabilire che il reperimento della quota di risorse da destinare ai comuni per l'infrastrutturazione sia posto in capo alle società e ai soggetti gestori del sistema di distribuzione dei carburanti, a fronte di un incremento massimo della tariffa dell'energia elettrica di euro 0,25 kw all'ora.

8. I decreti di cui al comma 7 devono inoltre prevedere che l'erogazione degli importi di incentivazione sia accessibile a tutte le categorie di utenti,

---

compresi i soggetti pubblici e le persone giuridiche private o pubbliche, indipendentemente dalle finalità perseguite.

9. I decreti di cui al comma 7 possono altresì riservare quote dello stanziamento finanziario complessivo del fondo, in percentuale non superiore al 40 per cento del totale, da riservare ai contributi di incentivazione per il rinnovo e per la sostituzione di flotte di veicoli pubblici o privati, fermi restando i criteri di erogazione di cui al citato comma 7.

Art. 5.

*(Indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas).*

1. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, anche a integrazione della Decisione di finanza pubblica, formula indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas relativamente al settore dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e per la realizzazione delle relative infrastrutture.

2. Nella formulazione delle indicazioni di cui al comma 1 sono tra l'altro evidenziate e motivate le esigenze:

a) relative alla determinazione da parte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas di tariffe per il consumo dell'energia elettrica di ricarica dei veicoli che, nel rispetto dell'articolo 2, comma 12, lettera e), della legge 14 novembre 1995, n. 481, incentivano l'uso di autoveicoli alimentati ad energia elettrica ricaricabili nella fase di *start up* del mercato e almeno per il primo quinquennio;

b) relative alla fissazione dei criteri, specifici e differenziati rispetto a quelli relativi agli altri tipi di consumo, sulle modalità per il riconoscimento e per il recupero dei costi sostenuti nell'interesse generale diretti ad assicurare la qualità, l'efficienza del servizio di ricarica dei veicoli alimentati

ad energia elettrica e l'adeguata diffusione del medesimo sul territorio nazionale, proporzionalmente all'effetto positivo da ciò derivante sugli obiettivi generali di carattere sociale di ammodernamento del Paese, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse;

c) riguardanti l'opportunità di differenziazione tra i regimi tariffari del servizio domestico o privato di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e di quello pubblico o collettivo svolto in forma di distribuzione commerciale nonché l'opportunità di una contabilizzazione autonoma e separata dei consumi elettrici per tale ricarica;

d) riguardanti l'opportunità di correlare i meccanismi tariffari per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica all'agevolazione del maggior consumo nei casi in cui l'approvvigionamento elettrico è effettuato e contabilizzato separatamente dagli altri usi;

e) riguardanti l'opportunità di correlare i provvedimenti di determinazione tariffaria a tutte le ulteriori specificità della filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli.

3. Entro due mesi dall'avvenuta formulazione delle indicazioni di cui al comma 1, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas assume i provvedimenti di sua competenza, con particolare riferimento a quanto indicato all'articolo 2, comma 12, lettere da *d)* a *h)*, della legge 14 novembre 1995, n. 481.

4. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas provvede annualmente a quanto indicato all'articolo 2, comma 12, lettera *n)*, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in relazione alla filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli, formulando le osservazioni e le proposte di cui alla lettera *a)* del medesimo comma 12.

Art. 6.

*(Semplificazione dell'attività edilizia).*

---

1. L'esecuzione negli edifici delle opere dirette alla realizzazione, all'adeguamento, alla sostituzione o all'integrazione degli impianti elettrici per le infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli rientra tra gli interventi di manutenzione straordinaria ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3, comma 1, lettera *b*), del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e costituisce attività edilizia libera.

2. Per le opere di cui al comma 1 è comunque prescritta l'osservanza delle ulteriori prescrizioni degli strumenti urbanistici comunali e il rispetto di tutte le altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, delle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio e igienico-sanitarie, di quelle relative all'efficienza energetica nonché delle disposizioni contenute nel codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

3. Qualora le opere di cui al comma 1 incidano sulle parti strutturali dell'edificio, comportino un aumento del numero delle unità immobiliari o implicino un incremento dei parametri urbanistici, la loro esecuzione è soggetta a denuncia di inizio attività ai sensi degli articoli 22 e seguenti del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e successive modificazioni.

4. Dopo il comma 1-*bis* dell'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono inseriti i seguenti:

«1-*ter*. Entro il 1° gennaio 2011, i comuni adeguano il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione e per gli interventi di ristrutturazione edilizia, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun *box* auto,

siano essi pertinenti o meno, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso.

*1-quater.* Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1-ter le regioni applicano, in relazione ai titoli abilitativi edilizi difforni da quanto ivi previsto, i poteri inibitori e di annullamento stabiliti nelle rispettive leggi regionali o, in difetto di queste ultime, provvedono ai sensi dell'articolo 39».

5. Le leggi regionali possono regolamentare diversamente le materie disciplinate dai commi da 1 a 3, fermo restando che tali disposizioni non devono comportare un aggravamento del regime giuridico edilizio delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli, anche per gli aspetti procedurali.

Art. 7.

*(Diritto ai punti di ricarica)*

1. Fatto salvo il regime di cui all'articolo 1102 del codice civile, nei casi in cui le opere edilizie per l'installazione dei punti di ricarica elettrica dei veicoli in edifici privati comportano l'obbligo di deliberazione degli organi della comunione o del condominio, queste ultime, ove abbiano per oggetto le innovazioni dirette a installare prese di alimentazione per veicoli alimentati ad energia elettrica, nonché le relative opere murarie, anche su parti comuni dell'edificio, sono approvate dall'assemblea del condominio, in prima o in seconda convocazione, con le maggioranze previste dall'articolo 1136, secondo e terzo comma, del codice civile.

2. Nel caso in cui il condominio rifiuti di assumere, o non assuma entro tre mesi dalla richiesta fatta per iscritto, le deliberazioni di cui al comma 1, il condomino interessato può installare, a proprie spese, i dispositivi di cui al citato comma 1, secondo le modalità ivi previste.

3. Resta fermo quanto disposto dagli articoli 1120, secondo comma, e 1121, terzo comma, del codice civile.

4. Per le spese documentate ai fini di cui al comma 1 nonché per l'installazione di impianti elettrici di ricarica dei veicoli nella propria

---

abitazione, sostenute a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e nei ventiquattro mesi successivi a tale data, spetta una detrazione dall'imposta lorda per una quota pari al 55 per cento degli importi rimasti a carico del contribuente, fino a un massimo di euro 1.500.

Art. 8.

*(Disposizioni in materia urbanistica).*

1. Le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili su tutto il territorio comunale in regime di esenzione dal contributo di costruzione ai sensi dell'articolo 17 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.

2. Le leggi regionali stabiliscono contenuti, modalità e termini temporali tassativi affinché gli strumenti urbanistici generali e di programmazione territoriale comunali e sovracomunali siano adeguati con la previsione di uno *standard* minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

3. Le leggi regionali prevedono, altresì, che gli strumenti urbanistici e di programmazione siano adeguati con la previsione di uno *standard* minimo di dotazione di impianti di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica ad uso collettivo a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento.

Capo II

INTEGRAZIONI DELLA STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE E PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURALE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA

Art. 9.

*(Integrazioni della strategia energetica nazionale).*

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello

sviluppo economico, integra la Strategia energetica nazionale di cui all'articolo 7 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, indicando altresì le priorità per il breve e il lungo periodo e le misure necessarie per conseguire, anche attraverso meccanismi di mercato, gli obiettivi di cui all'articolo 1 della presente legge.

2. Le integrazioni di cui al comma 1 riguardano anche gli aspetti relativi all'incremento degli investimenti in ricerca e in sviluppo nel settore delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli e della partecipazione ad accordi internazionali di cooperazione tecnologica, nonché dello sviluppo di tali tecnologie nella prospettiva del mercato interno europeo.

Art. 10.

*(Piano strategico per la realizzazione di una rete di stazioni di servizio per i veicoli alimentati ad energia elettrica).*

1. Al fine di incentivare lo sviluppo della tecnologia dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la produzione di batterie elettriche, il Governo adotta un piano strategico per la realizzazione di una rete di stazioni di servizio per tali veicoli finalizzato a:

a) istituire un servizio di ricarica dei veicoli, a partire dalle aree urbane, applicabile nell'ambito del trasporto privato e pubblico e conforme agli omologhi servizi dei Paesi dell'Unione europea, al fine di garantire l'interoperabilità di tali servizi in ambito internazionale;

b) introdurre procedure di gestione del servizio di ricarica di cui alla lettera a) basate sulle peculiarità e sulle potenzialità delle infrastrutture relative ai contatori elettronici con particolare attenzione:

---

1) all'assegnazione dei costi di ricarica al cliente che la effettua, identificandolo univocamente;

2) alla predisposizione di un sistema di tariffe differenziate;

3) alla regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica, coniugando le esigenze dei clienti con l'ottimizzazione delle disponibilità della rete elettrica, assicurando la realizzazione di una soluzione compatibile con le regole del libero mercato che caratterizzano il settore elettrico.

2. Ai fini di cui al comma 1, il Governo conclude accordi di programma con le regioni, con gli enti locali e le imprese produttrici di veicoli, per la realizzazione di un progetto pilota di mobilità elettrica. In tale ambito, i comuni garantiscono la semplificazione delle procedure autorizzative per la costruzione delle infrastrutture necessarie per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

3. Anche al fine di garantire una domanda sufficiente per avviare la produzione di veicoli alimentati ad energia elettrica su vasta scala, le regioni e gli enti locali che intendono partecipare all'accordo di cui al comma 2 si impegnano, altresì, a inserire, nei bandi di gara per il trasporto pubblico locale, specifici punteggi per le società o per le organizzazioni che utilizzano veicoli alimentati ad energia elettrica in sostituzione dei veicoli da rottamare del rispettivo parco dei veicoli.

4. Le regioni possono, inoltre, disporre l'esenzione dei veicoli alimentati ad energia elettrica dal pagamento della tassa di proprietà.

5. Le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, consentono la circolazione dei veicoli alimentati ad energia elettrica nelle aree a traffico limitato e li escludono dai blocchi anche temporanei della circolazione.

6. Le imprese produttrici dei veicoli che intendono partecipare all'accordo di cui al comma 2 si impegnano a mettere in vendita un numero congruo, da definire in sede di accordo di programma di cui al citato comma

2, di veicoli alimentati ad energia elettrica nel periodo 2011-2013, in particolare nelle aree individuate dagli accordi conclusi.

7. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare partecipa al cofinanziamento, fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo di infrastrutture per il servizio di ricarica di cui al presente articolo.

8. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica di cui al presente articolo sul territorio nazionale.

9. A decorrere dall'anno 2011, le maggiori entrate derivanti dall'attuazione dei commi 321 e 322 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono destinate a un fondo di incentivazione per la realizzazione del servizio di ricarica di cui al presente articolo.

Art. 11.

*(Azioni di sostegno alla ricerca).*

1. Nell'ambito del piano di cui all'articolo 10, il Governo sostiene, altresì, una linea di intervento volta a finanziare la ricerca della migliore tecnologia per realizzare reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica al fine di diffondere l'uso di tali veicoli secondo i seguenti criteri:

a) progettazione dei dati e dei sistemi interconnessi necessari per supportare le reti locali delle stazioni di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica collegati alle reti di distribuzione dell'energia elettrica;

b) pianificazione delle modifiche di progettazione necessarie per garantire un efficace funzionamento e gestione delle reti di distribuzione dell'energia elettrica;

---

c) valutazione delle problematiche esistenti e dei probabili sviluppi futuri

relativi agli aspetti normativi e commerciali delle reti infrastrutturali;

d) realizzazione di un'unità di bordo che comunica con la stazione di ricarica, volta a ricaricare la batteria automaticamente a un prezzo conveniente quando la rete di distribuzione dell'energia elettrica non è sovraccarica.

Art. 12.

*(Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e agli investimenti in ricerca).*

1. All'articolo 1, comma 355, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, e successive modificazioni, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«c-quater) infrastrutture nel settore energetico della ricerca dei veicoli alimentati ad energia elettrica, sulla base di programmi predisposti dal Ministero dello sviluppo economico».

Art. 13.

*(Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica).*

1. Al fine di garantire su tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità al servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) e d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, è approvato il piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia

elettrica, di seguito denominato «piano nazionale».

2. Il piano nazionale ha ad oggetto la costruzione degli impianti di distribuzione commerciale dell'energia elettrica dei veicoli e la realizzazione di misure di recupero del patrimonio edilizio esistente al medesimo fine.

3. Il piano nazionale è articolato sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili della congestione di traffico veicolare privato, della criticità dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo della rete stradale urbana ed extraurbana e di quella autostradale.

4. Il piano nazionale comprende i seguenti interventi:

a) promozione da parte di privati di interventi anche ai sensi della parte II, titolo III, capo III, del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni;

b) agevolazioni, anche amministrative, in favore dei titolari e dei gestori degli impianti di distribuzione del carburante per l'ammodernamento degli impianti attraverso la realizzazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;

c) realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti attraverso la realizzazione degli interventi di cui alle lettere a) e b).

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la stipulazione di appositi accordi di programma, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, al fine di concentrare gli interventi di cui al presente articolo sull'effettiva richiesta nei singoli contesti territoriali anche attraverso la risoluzione dei problemi di mobilità, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati. Decorsi novanta giorni senza che sia stata raggiunta la predetta intesa, gli accordi di programma possono essere comunque approvati.

---

6. Per la migliore realizzazione dei programmi integrati di cui al comma 4, lettera c), i comuni e le province possono associarsi ai sensi di quanto previsto dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. I programmi integrati sono dichiarati di interesse strategico nazionale e alla loro attuazione si provvede ai sensi della normativa vigente.

7. Per il tempestivo avvio degli interventi prioritari e immediatamente realizzabili, diretti alla risoluzione delle più rilevanti esigenze nelle aree urbane ad alta congestione di traffico, è destinato l'importo di 10 milioni di euro. Alla ripartizione di tale importo tra le regioni interessate si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

### Capo III

#### DISPOSIZIONI FINALI

##### Art. 14.

*(Osservatorio nazionale sulla mobilità sostenibile).*

1. Al fine di favorire la migliore attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è istituito, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Osservatorio nazionale sulla mobilità sostenibile, di seguito denominato «Osservatorio», al quale sono attribuiti i seguenti compiti:

a) effettuare il monitoraggio delle condizioni di realizzazione e di sviluppo delle reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica;

b) esaminare le problematiche connesse all'utilizzazione da parte della collettività delle reti di cui alla lettera a);

c) promuovere iniziative coordinate, anche in collaborazione con associazioni, rappresentanze dei consumatori organizzati, enti locali ed enti statali e non statali;

d) definire periodicamente proposte di misure da adottare per garantire il regolare servizio delle reti di cui alla lettera a);

e) pubblicare un rapporto annuale sulle attività svolte in attuazione dei compiti di cui al presente comma.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dello sviluppo economico, sono stabilite le linee operative e le attività strumentali all'espletamento dei compiti di cui al comma 1, nonché l'organizzazione, le modalità di funzionamento e la composizione dell'Osservatorio, prevedendo comunque la partecipazione di rappresentanti dei citati Ministeri e dei settori produttivi ed economici privati coinvolti.

3. Alle riunioni dell'Osservatorio possono essere invitati, in relazione alla trattazione di tematiche di specifico interesse, rappresentanti di soggetti pubblici e privati.

4. All'istituzione e al funzionamento dell'Osservatorio si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Ai componenti dell'Osservatorio non spettano compensi né rimborsi spese.

Art. 15.

*(Attuazione della direttiva 2009/33/CE).*

1. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per le politiche europee, il Consiglio dei ministri, sentite le regioni, adotta provvedimenti per l'attuazione della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009.

2. Ai fini del comma 1 del presente articolo si applica la legge 4 febbraio 2005, n. 11, e i provvedimenti urgenti sono assunti previa consultazione del

---

Comitato interministeriale di cui all'articolo 2 della medesima legge n. 11 del 2005, e successive modificazioni.

Art. 16.

*(Programmi di adeguamento).*

1. Le regioni, gli enti locali e i soggetti pubblici o privati che svolgono a qualsiasi titolo funzioni di gestione, di coordinamento o di organizzazione del trasporto pubblico o collettivo, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvedono ad approvare, secondo le rispettive competenze, un programma di adeguamento infrastrutturale diretto a garantire la compatibilità del loro patrimonio immobiliare con le finalità della presente legge.

2. Nel termine di cui al comma 1 è approvato un identico programma da parte dei soggetti titolari a qualsiasi titolo di competenze in materia di strade, autostrade e reti di distribuzione dei carburanti.

Art. 17.

*(Estensione dell'ambito di applicazione).*

1. Allo scopo di assicurare un'adeguata tutela al sistema della concorrenza e un analogo trattamento alle differenti soluzioni tecnologiche in materia di energie alternative ad uso dei veicoli, le disposizioni di cui alla presente legge si applicano anche alle reti infrastrutturali diverse da quella elettrica, escluse quelle relative alla distribuzione del carburante di origine fossile.

2. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, emanato con cadenza almeno annuale previa consultazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro dello sviluppo economico, sono individuati gli ulteriori ambiti di applicazione della presente legge e sono dettate le relative disposizioni.

Art. 18.

*(Disposizioni fiscali).*

1. Al comma 5 dell'articolo 6 del decreto-legge 28 novembre 1988, n. 511, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 1989, n. 20, e successive modificazioni, le parole da: «sono tuttavia» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «sono tuttavia esenti dalle addizionali i consumi per la carica di accumulatori destinati ad uso di forza motrice dei veicoli alimentati ad energia elettrica, per l'illuminazione pubblica e per l'esercizio delle attività di produzione, trasporto e distribuzione di energia elettrica».

2. Al comma 1 dell'articolo 49 del decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«*g-bis*) le occupazioni con impianti e con infrastrutture adibiti alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Tali occupazioni sono comunque soggette alla tassa per occupazione di spazi ed aree pubbliche e ad esse si applicano le agevolazioni previste ai sensi della lettera *e*) del comma 2 dell'articolo 63 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446».

3. Le reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica di cui alla presente legge, se autonomamente rilevanti ai fini catastali, sono classificate nella categoria catastale E/3.