
XVI Legislatura – Senato della Repubblica Atto n. 2468

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 26.1.2012

L'atto n. S 2468 recante "Disposizioni in materia di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici e per l'installazione dei relativi dispositivi di ricarica " presentato al Senato di iniziativa del Sen. Fluttero, è stato assegnato per l'esame in sede referente alle Commissioni riunite X (Industria, commercio, turismo) e XIII (territorio, ambiente, beni ambientali). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. cost.), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze), 8^a (Lavori pubb.), 14^a (Unione europea), Questioni regionali.

Per incentivare lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici stradali a batteria e di veicoli ibridi e la rete elettrica, è istituito un apposito Fondo finanziario pluriennale per il periodo 2010-2015, al quale confluisce la tassazione per l'acquisto di autovetture nuove con livelli di emissione di CO₂ uguale o superiore a 200 g/km. Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore Fluttero

comunicato alla presidenza il 19 novembre 2010

Disposizioni in materia di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici e per l'installazione dei relativi dispositivi di ricarica

Onorevoli Senatori. – Sulla base degli impegni assunti in sede internazionale con l'adesione al protocollo di Kyoto, ratificato e reso esecutivo dalla legge 1^o giugno 2002, n. 120, che vincola l'Unione europea alla riduzione dell'8 per cento delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra al 2012, rispetto ai livelli del 1990, il Governo italiano – i cui vincoli di

riduzione sono del 6,5 per cento sulla base del cosiddetto *Burden Sharing Agreement* – ha adottato diverse iniziative legislative volte ad una drastica riduzione di emissioni di gas serra nell'ambiente. Iniziative evidentemente non sufficienti a raggiungere l'ambizioso obiettivo.

Inoltre, uno dei principali problemi ambientali e di salute pubblica del nostro Paese, in particolare delle aree urbane, è quello relativo alla qualità dell'aria.

La conformazione geografica, le condizioni climatiche, la concentrazione di attività antropica, la grande quantità di abitanti e di attività produttive, costituiscono un insieme di condizioni particolarmente critiche che determinano una concentrazione di elementi inquinanti chimico fisici quali micro polveri ed ossidi di azoto a livelli dannosi per l'ambiente e per la salute umana.

In questo contesto soltanto l'innovazione tecnologica è in grado di fornire una risposta concreta ed efficace al fine di ridurre sia le emissioni di CO₂ che quelle di inquinanti chimici. In tal senso, lo sviluppo e la diffusione dei veicoli a propulsione elettrica può contribuire in modo determinante a ridurre tali emissioni.

L'Italia possiede impianti di produzione di energia elettrica ad alti livelli di efficienza energetica e i dati indicano come le grandi centrali abbiano ridotto drasticamente le loro emissioni nocive a seguito dell'imponente ammodernamento avvenuto nell'ultimo decennio.

Altrettanto il nostro Paese si sta dotando di un parco di impianti di produzione elettrica da fonti rinnovabili di notevole capacità produttiva, con l'obiettivo di produrre con tali fonti il 25 per cento dell'energia elettrica consumata.

La quota principale di emissioni è quindi dovuta agli impianti di riscaldamento, alle attività industriali ed alla mobilità e proprio in questi settori è opportuno intervenire.

Un primo livello di interventi deve tendere a favorire in ogni settore la ricerca dell'aumento dell'efficienza energetica tramite la coibentazione degli edifici, l'ammodernamento degli impianti di riscaldamento, del parco veicoli

circolante e degli impianti industriali con interventi di sostegno alla «rottamazione» di tecnologie obsolete, con conseguente riduzione delle emissioni e dei consumi e di combustibile.

Un secondo livello deve tendere a cambiare in modo strutturale i sistemi ed i comportamenti, ad esempio più teleriscaldamento, più trasporto merci su ferro, maggiore sviluppo dell'intermodalità e miglioramento del servizio nel trasporto pubblico urbano.

Un terzo livello d'intervento dovrà prevedere l'incremento dell'utilizzo di energia elettrica intesa come vettore energetico. Quindi auto elettriche, dalle flotte pubbliche alle vetture private, riscaldamento elettrico anziché con caldaie a combustione.

È intuitivo come produrre energia elettrica in un numero limitato di impianti dedicati consenta maggiori investimenti nei sistemi di filtraggio ed abbattimento delle emissioni e maggiore facilità di controllo, rispetto a centinaia di migliaia di caldaie e motori a combustione di piccola taglia che non possono, per motivi economici, essere dotati di sistemi costosi e sofisticati di filtraggio oltre ad essere difficilmente controllabili.

Lo sviluppo dell'auto elettrica appare quindi in prospettiva come «uno degli strumenti più efficaci per la riduzione delle emissioni inquinanti nei centri urbani», così come affermato recentemente dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas. Persino la direttiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, impone ai soggetti pubblici di bandire gare per l'acquisto di veicoli con determinati requisiti ambientali.

Tuttavia, al fine di favorire la diffusione di veicoli a propulsione elettrica, è necessario definire una politica di incentivi sul prezzo, oggi ancora troppo elevato, che scoraggia l'acquisto ed in via preliminare sviluppare le infrastrutture per la ricarica dei veicoli. Se da un lato, infatti, lo sviluppo delle infrastrutture su ampia scala non può che seguire di pari passo l'incremento del numero di veicoli in circolazione, poiché gli elevati investimenti richiesti non sarebbero altrimenti giustificabili, dall'altro l'inadeguatezza della rete di rifornimento ed assistenza costituisce un potente freno al loro acquisto.

Inoltre, per uno sviluppo omogeneo su tutto il territorio nazionale, i soggetti preposti alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica sono individuati nelle società di distribuzione di energia elettrica le quali, fornendo così un servizio di pubblica utilità e garantendo l'integrazione della infrastruttura di ricarica con la rete di distribuzione elettrica, vengono remunerate secondo i meccanismi tariffari previsti dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas per le infrastrutture di rete, senza alcun aggravio per il bilancio dello Stato. Tali società di distribuzione, tuttavia, da un lato devono coordinarsi con le autorità amministrative ai fini dell'esatta localizzazione delle infrastrutture nel territorio e dall'altro sono tenute ad installare infrastrutture di ricarica a chiunque ne faccia richiesta.

Il presente disegno di legge si pone quindi l'obiettivo di definire misure di incentivazione basate sulla concreta applicazione del principio «chi più inquina più paga» espresso dalla direttiva 2004/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, attivando un meccanismo di fiscalità *bonus-malus* sull'acquisto dei veicoli, che conduca all'equilibrio della copertura, prelevando il necessario importo da una tassazione addizionale (*malus*) applicata all'acquisto dei veicoli con elevato livello di emissioni ed elevati costi ambientali e sanitari (esternalità), utilizzando tale importo per la concessione di contributi (*bonus*) per l'acquisto dei veicoli a zero emissioni o con particolare pregio ambientale, nonché per il sostegno alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica. Questo tipo di approccio è già attualmente in vigore in Francia.

Tale incentivazione è a sostegno dello sviluppo del mercato dei veicoli elettrici stradali a batteria e di veicoli ibridi aventi un motore endotermico ed una motorizzazione elettrica alimentata da batteria ricaricabile anche dalla rete elettrica, istituendo un apposito Fondo finanziario pluriennale per il periodo 2010-2015 alimentato da una tassazione speciale da applicare all'acquisto di auto vetture nuove aventi un livello di emissione di CO₂ uguale o superiore a 200 g/km (come indicato sul libretto di circolazione).

Il Fondo, al quale confluiscono dette risorse, verrà costituito presso la Cassa depositi e prestiti e consentirà l'erogazione dei contributi per

l'acquisto dei veicoli di cui all'articolo 1, secondo le modalità adottate nel decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33. Tale incentivazione deve avvenire senza oneri per il bilancio dello Stato.

Con questa legge si stabiliscono inoltre le modalità con le quali le società di distribuzione di energia elettrica, di cui al decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, ed alla legge 23 agosto 2004, n. 239, realizzano ed installano, in sede pubblica e privata, dispositivi di ricarica dei veicoli a trazione elettrica e sono remunerate secondo il meccanismo tariffario previsto dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas.

L'Autorità per l'energia elettrica e il gas ha il compito di stabilire le funzionalità minime dei dispositivi di ricarica dei veicoli a trazione elettrica per garantire il maggior grado di interoperabilità del servizio e consentire l'erogazione del servizio di ricarica sul medesimo dispositivo da parte di diversi fornitori di energia elettrica; l'Autorità per l'energia elettrica e il gas stabilisce altresì i livelli di servizio, tenendo conto dell'economicità del sistema nonché del dimensionamento e della sicurezza della rete elettrica.

Il provvedimento prevede inoltre che i comuni, le provincie e le regioni inseriscano nei piani urbani del traffico e nei piani del traffico per la viabilità extraurbana di cui all'articolo 36 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché nei piani urbani di mobilità di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, disposizioni relative alla pianificazione e realizzazione di una rete pubblica di ricarica per veicoli elettrici con l'indicazione specifica delle possibili localizzazioni e del numero dei punti di ricarica.

Infine la legge stabilisce che le società di distribuzione di energia elettrica debbano altresì installare dispositivi di ricarica dei veicoli elettrici presso terzi soggetti che ne facciano richiesta, ivi inclusi centri commerciali, ospedali, scuole ed edifici pubblici e privati.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione del fondo finanziario)

1. Ai fini dell'attuazione di misure di incentivazione per lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici stradali a batteria e di veicoli ibridi aventi un motore endotermico ed una motorizzazione elettrica alimentata da batteria ricaricabile anche dalla rete elettrica, nelle tipologie elencate nella tabella allegata, è istituito un apposito Fondo finanziario pluriennale per il periodo 2010-2015, al quale confluisce la tassazione addizionale applicata all'acquisto di autovetture nuove aventi un livello di emissione di CO₂ uguale o superiore a 200 g/km, come indicato sul libretto di circolazione.

2. La tassazione addizionale di cui al comma 1 è stabilita in euro 1.500 per le autovetture con emissione di CO₂ compresa tra 200 e 250 g/km e in euro 2.500 per le autovetture con emissioni di CO₂ superiori a 250 g/km.

3. Il Fondo finanziario di cui al comma 1 è istituito presso la Cassa depositi e prestiti Spa che provvede anche all'erogazione dei contributi per l'acquisto dei veicoli di cui al comma 1, secondo le modalità previste dal decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33. A titolo di rimborso delle spese di gestione, la Cassa depositi e prestiti Spa trattiene un importo pari a 0,5 per cento annuo del Fondo finanziario.

4. Il contributo di cui al comma 3 per l'acquisto dei veicoli di cui al comma 1 è destinato a persone fisiche e giuridiche di natura privata e pubblica e non è cumulabile con altri finanziamenti pubblici di natura nazionale, regionale o locale.

5. Possono usufruire del contributo di cui al comma 3 anche le società di *leasing* o noleggio a lungo termine, a condizione che l'importo del contributo sia dedotto dalla tariffa di *leasing* o noleggio applicata al cliente finale.

Art. 2.

(Tabella quote contributo)

1. L'entità del contributo per ogni tipologia di veicolo è riportata nella tabella allegata alla presente legge.

2. L'erogazione dei contributi è limitata alla disponibilità del Fondo finanziario di cui al comma 1, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Art. 3.

(Dispositivi di ricarica)

1. Le società di distribuzione di energia elettrica di cui al decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, ed alla legge 23 agosto 2004, n. 239, realizzano ed installano, in sede pubblica e privata, dispositivi di ricarica dei veicoli a trazione elettrica e sono remunerate secondo il meccanismo tariffario previsto dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas.

2. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge l'Autorità per l'energia elettrica e il gas stabilisce le funzionalità minime dei dispositivi di ricarica dei veicoli a trazione elettrica per garantire il maggior grado di interoperabilità del servizio e consentire l'erogazione del servizio di ricarica sul medesimo dispositivo da parte di diversi fornitori di energia elettrica; l'Autorità per l'energia elettrica e il gas stabilisce altresì i livelli di servizio, tenendo conto dell'economicità del sistema nonché del dimensionamento e della sicurezza della rete elettrica.

3. Sulla base di quanto stabilito all'articolo 1, i comuni, le province e le regioni prevedono nei piani urbani del traffico e nei piani del traffico per la viabilità extraurbana di cui all'articolo 36 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché nei piani urbani di mobilità di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000 n. 340, disposizioni relative alla pianificazione e realizzazione di una rete pubblica di ricarica per veicoli elettrici con l'indicazione specifica delle possibili localizzazioni e del numero dei punti di ricarica.

4. In attuazione dei piani di cui al comma 3 le amministrazioni competenti provvedono a stipulare apposita convenzione con le società di distribuzione di energia elettrica competenti per territorio al fine di concordare gli interventi nonché la pianificazione dell'installazione dei punti

di ricarica, tenendo conto dei livelli di servizio definiti dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas.

5. Le società di distribuzione di energia elettrica devono altresì installare dispositivi di ricarica dei veicoli elettrici presso terzi soggetti che ne facciano richiesta, ivi inclusi centri commerciali, ospedali, scuole ed edifici pubblici e privati.

Allegato
(articolo 2, comma 1)

Tabella

<i>Tipologia veicoli (elettrici a batteria o ibridi ricaricabili da rete elettrica)</i>	<i>Persone fisiche</i>	<i>Imprese private</i>	<i>Imprese pubbliche o partecipate</i>
Autovetture fino a 9 posti (compreso conducente)	6000 euro	6000 euro	10000 euro
Veicoli per trasporto persone (oltre 9 posti)	/	9000 euro	12000 euro
Autocarri fino a 3,5t	/	7000 euro	10000 euro
Autocarri 3,5t	/	9000 euro	12000 euro
Quadricicli	2000 euro	2000 euro	2500 euro
Ciclomotori	800 euro	800 euro	1000 euro
Motocicli e Tricicli	1500 euro	1500 euro	2000 euro
Biciclette a pedalata assistita (conformi all'articolo 50 del codice della strada)	200 euro	200 euro	6 euro

