
XVI Legislatura – Senato della Repubblica Atto n. 2475

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

L'atto n. S 2475 recante "Incentivi per lo sviluppo e per la diffusione dei veicoli elettrici" presentato al Senato di iniziativa del Sen. Ferrante ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione permanente X (Industria, commercio e turismo) 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.), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze), 7^a (Pubb. istruz.), 8^a (Lavori pubb.).

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

Disegno Di Legge

d'iniziativa dei senatori Ferrante, Della Seta, Adamo, Bosone, Bruno, Casson, Ceccanti, Chiaromonte, Chiti, D'alia, De Luca, De Sena, Fontana, Fosson, Mariapia Garavaglia, Giai, Giaretta, Incostante, Lusi, Maritati, Mazzaracchio, Mazzuconi, Mongiello, Peterlini, Pinzger, Poli Bortone, Sangalli E Di Giovan Paolo

Comunicato Alla Presidenza Il 25 Novembre 2010

Incentivi per lo sviluppo e per la diffusione dei veicoli elettrici

Onorevoli Senatori. – Sono sempre più necessarie politiche mondiali a supporto di una mobilità sostenibile di lungo periodo. A livello nazionale si dovranno realizzare infrastrutture che favoriscano il trasporto su ferro, e in questo quadro è indispensabile pensare anche a un profondo rinnovamento del parco auto puntando ad automezzi sempre meno inquinanti. Un obiettivo tanto più urgente in quanto 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 salute stessa dei cittadini. In tale ambito, un nuovo approccio industriale basato sulla produzione di veicoli puliti ed efficienti avrebbe anche l'effetto di aumentare la competitività delle nostre imprese e consentire la creazione di nuovi posti di lavoro.

In particolare, considerando anche lo sforzo già in atto e gli obiettivi europei al 2020 che prevedono un aumento significativo della quota di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili, l'automobile elettrica utilizza una tecnologia che rappresenta un contributo concreto e immediatamente disponibile – molti modelli sono infatti ormai pronti a entrare sul mercato. L'87 per cento dei tragitti effettuati quotidianamente 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, politiche locali di mobilità elettrica e il miglioramento degli incentivi all'acquisto delle autovetture.

Nell'ambito del Piano europeo di ripresa economica, 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.

Il presente disegno 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 fase iniziale, spingendo per un'efficienza sempre maggiore dei veicoli, in stretta connessione con lo sviluppo della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, 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 potrebbero portare 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. In 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 (CO₂), pari all'1,5-2 per cento delle emissioni globali italiane;

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_x) e circa 10.000 tonnellate di benzene;

3) una riduzione annua (con l'attuale *mix* di produzione dell'energia elettrica) nell'importazione di idrocarburi di quasi 5 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (MTEP), 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 CO₂, minori costi sanitari connessi alla qualità dell'aria, minori importazioni di fonti energetiche) valutabile nell'ordine di quasi 2 miliardi di euro all'anno, ovvero una frazione non marginale degli interventi previsti nelle precedenti leggi finanziarie e nell'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 (CO₂, 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. Per questo sono previste incentivazioni specifiche per i veicoli in *car sharing*, e per quelli a noleggio e i taxi.

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, 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.

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 che miri anche alla standardizzazione dei formati di accesso alla ricarica elettrica delle batterie.

DISEGNO DI LEGGE

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, tenendo conto della necessità di aumentare il ricorso alle fonti rinnovabili, 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. La realizzazione delle reti infrastrutturali di cui al comma 1 è 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. La realizzazione delle reti infrastrutturali costituisce altresì obiettivo prioritario e urgente al fine di promuovere ricerca e sviluppo nel settore delle tecnologie avanzate.

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

5. Le disposizioni della presente legge 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.

(Veicoli elettrici)

1. Per «veicoli elettrici» si intendono dispositivi tecnologici molto diversi tra di loro, accomunati dall'alimentazione elettrica da rete. Tale espressione comprende non solo le auto elettriche a prestazione comparabile con quelle a benzina oggi esistenti, ma più in generale veicoli alimentati ad elettricità, già disponibili sul mercato, in corso di introduzione, oggetto di invenzione futura, per la mobilità di persone, merci e per l'esecuzione di attività produttiva ed economica.

2. Si includono, ai sensi del comma 1, i veicoli alimentati ad elettricità coperti e scoperti, da 1 a più persone di portata, quali scooter e maxiscoter, biciclette elettriche, device per la mobilità personale, bus e minibus elettrici. Inoltre, anche i veicoli commerciali per trasporto merci nonché barche a motore elettrico, macchine agricole, macchine movimento terra, ecc. purché siano alimentate elettricamente.

Art. 3.

(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 di cui alla presente legge e dell'intesa di cui al comma 4.

2. Le regioni a statuto speciale e le provincie autonome 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 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 tra Stato e regioni 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 alla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 le disposizioni della presente legge si applicano all'intero territorio nazionale.

Art. 4.

(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 n. 100 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE).

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. 5.

(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 è aggiunta, 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 dei veicoli 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 2011, per il 100 per cento;
- 2) per l'anno 2012, per il 90 per cento;
- 3) per l'anno 2013, per l'80 per cento;
- 4) per l'anno 2014, per il 70 per cento;
- 5) per l'anno 2015, per il 60 per cento;
- 6) per l'anno 2016, per il 50 per cento»;

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

«1-bis. A decorrere dall'anno 2017 l'imposta è ammessa in detrazione nella misura del 45 per cento quando i beni di cui alla lettera *i-bis*) del comma 1 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 di ristrutturazione 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. Se tale energia è prodotta da fonti rinnovabili la detrazione è maggiorata di un ulteriore 20 per cento.

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 elettrica.

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, privilegiando i progetti che prevedano il ricorso a produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

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 2011: 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 2012: euro 5.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica ed euro 150 per le spese di infrastrutturazione;

3) per l'anno 2013: 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 2014: 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 2015: 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 6, 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 per kWh.

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 devono favorire il ricorso alle fonti rinnovabili e 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, di taxi, di sistemi di *car sharing*, fermi restando i criteri di erogazione di cui al citato comma 7.

Art. 6.

(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 delle funzionalità minime dei dispositivi di ricarica dei veicoli a trazione elettrica per garantire l'indispensabile grado di interoperabilità del servizio e consentire l'erogazione del servizio di ricarica sul medesimo dispositivo da parte di qualsiasi fornitore di energia elettrica;

b) 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;

c) relative alla fissazione dei criteri, specifici e differenziati rispetto a quelli relativi agli altri tipi di consumo, inseriti alle modalità per il riconoscimento e per il recupero dei costi sostenuti nell'interesse generale diretti ad assicurare la qualità e l'efficienza del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e l'adeguata diffusione del medesimo servizio 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;

d) relative all'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 all'opportunità di una contabilizzazione autonoma e separata dei consumi elettrici per tale ricarica;

e) relative all'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;

f) relative all'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. 7.

(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 e l'installazione di apparecchiature per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili per lo stesso scopo, 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 sottoposta a segnalazione certificata di inizio attività, con l'obbligatoria esclusione da questa disciplina sia delle nuove costruzioni edilizie sia degli ampliamenti edilizi.

2. Per le opere di cui al comma 1 è obbligatoria l'osservanza delle 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, ambientali, 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. Dopo il comma 1-*bis* dell'articolo 4 del citato 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 pertinenziali 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 difformi 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».

4. 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. 8.

(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, tali deliberazioni, 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.

5. Sono stanziati ai fini del presente articolo 50 milioni di euro annui che costituiscono limite annuo di spesa massima per le disposizioni di cui al presente articolo.

Art. 9.

(Disposizioni in materia urbanistica)

1. 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.

2. 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.

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 sono stanziati 200 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2011. Il Governo adotta un piano strategico per la realizzazione di una rete di stazioni di servizio per tali veicoli, dando priorità a quelle alimentate da fonti rinnovabili, 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 agli accordi 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 agli accordi di cui al comma 2 si impegnano a mettere in vendita un numero congruo, da definire con i medesimi accordi, 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. 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 di produzione di energia da fonte rinnovabile, dei progetti presentati da soggetti privati, dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo di infrastrutture per il servizio di ricarica di cui al presente articolo

9. 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.

10. 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 al fondo di incentivazione di cui al comma 1.

Art. 11.

(Azioni di sostegno alla ricerca)

1. Nell'ambito del piano di cui all'articolo 10, comma 1, 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.

2. Ai fini di cui al comma 1 sono stanziati 50 milioni di euro annui che costituiscono limite annuo di spesa massima per le disposizioni di cui al presente articolo.

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 per i 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 sono stanziati 150 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2011. 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 per i 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;

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 e di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili a tale scopo destinate;

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 tre mesi 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.

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, oltre ai rappresentanti delle associazioni ambientaliste, anche 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.

(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. 16.

(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.

Art. 17.

(Copertura finanziaria)

1. Al fine di consentire alle amministrazioni centrali di pervenire ad una progressiva riduzione della spesa corrente primaria in rapporto al prodotto interno lordo (PIL), per gli anni 2011, 2012 e 2013:

a) le spese di funzionamento relative alle missioni di spesa di ciascun Ministero sono ridotte, rispetto alle dotazioni previste dalla legge di bilancio, dell'1 per cento per ciascun anno;

b) le dotazioni finanziarie delle missioni di spesa di ciascun Ministero, previste dalla legge di bilancio, relative alla categoria interventi, sono ridotte dello 0,5 per cento;

c) le dotazioni finanziarie per le missioni di spesa per ciascun Ministero previste dalla legge di bilancio, relative alle categorie oneri comuni di conto capitale e oneri comuni di parte corrente sono ridotte dell'1,5 per cento.

2. Per gli anni successivi al 2013, le dotazioni finanziarie delle missioni di spesa di ciascun Ministero possono aumentare in termini nominali in ciascun anno, rispetto alla spesa corrispondente registrata nel conto consuntivo dell'anno precedente, di una percentuale non superiore al 50 per cento dell'incremento del PIL nominale previsto dalla Decisione di finanza pubblica e fissato nella risoluzione parlamentare approvativa della stessa.

3. Al solo scopo di consentire alle Amministrazioni centrali di pervenire al conseguimento degli obiettivi fissati dal comma 1, in deroga alle norme in materia di flessibilità di cui all'articolo 23 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, limitatamente al quinquennio 2011-2015, anche al fine di rispettare l'invarianza degli effetti su saldi di finanza pubblica fissati con legge di bilancio, possono essere rimodulate le dotazioni finanziarie tra le missioni di ciascuno stato di previsione, con riferimento alle spese di cui all'articolo 21, commi 6 e 7, della medesima legge n. 196 del 2009. In appositi allegati degli stati di previsione della spesa sono indicate le autorizzazioni di spesa di cui si propongono le modifiche e i corrispondenti importi. Resta precluso l'utilizzo degli stanziamenti in conto capitale per finanziare spese correnti.

4. Il Governo, al fine di conseguire gli obiettivi di cui ai commi 1 e 2, propone ogni anno a decorrere dall'anno 2011, nel disegno di legge di stabilità, tutte le modificazioni legislative che ritenga indispensabili e associa alla legge 4 marzo 2009, n. 15, per ogni anno del triennio di riferimento, precisi obiettivi di risparmio.

5. Quota parte dei maggiori risparmi conseguiti dalle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, sono destinati, a decorrere dall'anno 2011, fino al limite

massimo di 1,5 miliardi di euro annui, alla copertura dei maggiori oneri di cui alla presente legge.

Art. 18.

(Entrata in vigore)

La presente legge entra in vigore il giorno dopo la sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

