

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XV LEGISLATURA —————

N. 1277

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore RIPAMONTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 GENNAIO 2007

—————

Agevolazioni per il trasporto elettrico

—————

ONOREVOLI SENATORI. - I cambiamenti climatici dovuti alle emissioni di gas serra prodotti dalle attività umane, evidenziati nella Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo di Rio de Janeiro del giugno 1992 e riproposti con forza dal Secondo rapporto sul clima globale del 1995 dell'*Intergovernmental panel on climate change* (Ipcc), rappresentano oggi una delle minacce più gravi per il futuro del nostro pianeta e delle generazioni future. Le preoccupazioni avanzate nel citato rapporto sono state fatte successivamente proprie dalla Conferenza di Kyoto del dicembre 1997, che ha definito il quadro degli impegni dei vari paesi per contrastare il fenomeno. In particolare, per l'Unione europea è stato fissato al 2008-2012 l'obiettivo di una riduzione delle emissioni di gas serra dell'8 per cento rispetto al 1990. In questo quadro, all'Italia è stato assegnato l'obiettivo della riduzione del 6,5 per cento dei gas serra entro l'arco temporale 2008-2012 rispetto alle emissioni del 1990.

Una più puntuale valutazione degli obiettivi quantitativi nazionali di riduzione delle emissioni di gas climalteranti è stata formulata nella delibera del comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 137 del 19 novembre 1998, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 33 del 10 febbraio 1999, che fissa in 45-55 milioni di tonnellate di anidride carbonica la riduzione della produzione di gas serra da conseguire entro il 2006 e in 95-112 tonnellate quella da conseguire entro il periodo 2008-2012.

Tra i settori interessati al raggiungimento degli obiettivi intermedi figura, in prima fila, quello dei trasporti.

La recente Conferenza nazionale dei trasporti, pur avendo posto le basi per un Piano

nazionale per trasporti insieme più efficienti ed ecologicamente sostenibili, non ha affrontato pienamente le problematiche della mobilità a basso impatto ambientale nelle città, ove la congestione da traffico è divenuta emergenza ambientale e sanitaria. Secondo le stime della Commissione consultiva tossicologica nazionale, nei prossimi 75 anni il numero di casi di leucemia attribuibili al benzene, e quindi al trasporto inquinante, nella popolazione italiana potrebbe arrivare sino a 50 per ogni 1.000 casi di leucemia.

L'applicazione dei principi dettati dalla direttiva 96/62/CE del Consiglio, del 27 settembre 1996, in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria-ambiente - che introduce nuovi valori limite e soglie di allarme per le concentrazioni atmosferiche di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossido nitrico, particolato e piombo - renderà ancora più urgente la necessità di definire politiche globali di controllo e riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane ed extraurbane. La direttiva, infatti, prevede la determinazione di stringenti obiettivi di qualità dell'aria da conseguire entro il 2010, considerando una progressiva riduzione del margine di tolleranza ammesso fino a quella data.

In attesa di una politica di *congestion management*, che consista nell'applicazione di misure di carattere amministrativo, economico, operativo e tecnologico finalizzate a conseguire un uso più efficace delle infrastrutture, dei modi e dei servizi di trasporto esistenti, è necessario favorire la mobilità a zero emissioni inquinanti, cioè i vettori a basso impatto ambientale come tram, filobus, bus elettrici e vetture elettriche, biciclette e motocicli elettrici.

Il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, della sanità e dei trasporti e della navigazione, con decreto 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, ha stabilito, per i prossimi anni, per il rinnovo del parco autoveicolare delle amministrazioni dello Stato, delle regioni, degli enti pubblici e dei gestori dei servizi pubblici e di quelli di pubblica utilità, fino al raggiungimento del 50 per cento nel 2003, l'obbligo di acquisto di autoveicoli elettrici o a bassissima emissione inquinante. Per la copertura dei costi aggiuntivi dei veicoli elettrici, sono stanziati già 5 miliardi di lire.

Prendendo spunto dall'iniziativa del Governo di allora, con il presente disegno di legge si vuole riconoscere alle aziende pubbliche o private, che esercitano trasporto pubblico di persone in ambito urbano con filobus, bus elettrici, tram o metropolitane, agevolazioni sul costo dell'energia elettrica, a sostegno dei maggiori oneri sostenuti per la trazione elettrica.

L'agevolazione proposta, per essere significativa, deve essere almeno pari al 30 per cento del prezzo attualmente pagato.

L'onere dello sconto è posto a carico della finanza pubblica che provvederà a rimborsare, dietro effettiva documentazione, le aziende erogatrici di energia elettrica.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Alle aziende, pubbliche o private, esercenti trasporto pubblico di persone in ambito urbano per mezzo di filobus, tram, metropolitane, bus elettrici, autovetture elettriche o a bassissima emissione inquinante è riconosciuto, previa presentazione di apposita documentazione, uno sconto sulle tariffe elettriche applicate dall'ente erogatore nella misura massima del 30 per cento.

2. Le minori entrate dell'ente erogatore di energia elettrica derivanti dall'attuazione del comma 1 sono poste a carico della finanza pubblica.

3. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, stimato in 20.000.000 di euro annui a decorrere dall'anno 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e della finanza per l'anno 2007, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.