



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d'iniziativa dei senatori PINZGER e THALER AUSSERHOFER**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 GIUGNO 2011**

Disposizioni in materia di mobilità e di energie rinnovabili  
in favore della circolazione di auto elettriche

ONOREVOLI SENATORI. – Dopo oltre cento anni di storia del motore a scoppio si intravede nella propulsione elettrica un cambiamento tecnologico epocale per il settore dei trasporti. La mobilità sostenibile rappresenta per il futuro un'opportunità concreta per ridurre la dipendenza dal petrolio e per ridurre le emissioni nocive nell'atmosfera.

Grazie agli sviluppi tecnologici nel campo delle batterie, l'auto elettrica è già oggi un prodotto affidabile particolarmente adatto per l'uso urbano. Per un'ampia diffusione è necessario un quadro normativo e incentivante sviluppato per supportare la diffusione dei veicoli elettrici su tutto il territorio nazionale. Diversi sono i progetti di successo già realizzati in ambito locale ma serve una normativa nazionale *ad hoc* per trasformare questo scenario in una opportunità concreta che ci consenta di essere competitivi in ambito europeo e creare nuovi posti di lavoro.

La Germania ha approvato nel 2009 un piano di sviluppo nazionale per la mobilità elettrica, con il quale sono state poste le basi per raggiungere l'obiettivo dichiarato di un milione di auto elettriche entro il 2020. Il piano è stato stilato dal Ministero allo sviluppo economico in collaborazione con il Ministero dei trasporti. Secondo tale studio, al fine di alimentare un milione di auto elettriche è necessario aumentare la produzione dell'energia elettrica annuale solo dello 0,3 per cento su base nazionale. Inoltre, a lungo termine le batterie delle macchine elettriche avranno la possibilità, grazie allo stoccaggio di energie rinnovabili, di contribuire alla stabilità della rete di distribuzione.

Secondo il piano tedesco, investire nella mobilità elettrica può contribuire, oltre che a ridurre le emissioni di anidride carbonica, (CO<sub>2</sub>) a mettere in sicurezza un milione di

posti di lavoro della classe media nell'ambito dell'industria tedesca.

La mobilità elettrica si svilupperà in diverse fasi e deve essere sostenuta e sviluppata da diversi attori economici e politici; è inoltre necessario coinvolgere attori globali e regionali. Per i primi programmi di ricerca e sviluppo la Germania ha stanziato 500 milioni di euro per gli anni dal 2009 al 2011. La Francia ha stanziato 400 milioni di euro per i prossimi 4 anni per la ricerca e lo sviluppo di auto elettriche ed ibride. Inoltre in Francia è stato concesso un incentivo di 5.000 euro per l'acquisto di auto con emissioni ridotte (meno di 60g CO<sub>2</sub>/km).

Il Regno Unito ha stanziato nell'ambito del «*Low carbon vehicle program*» 250 milioni di sterline per promuovere il trasporto a basse emissioni, prevedendo un finanziamento sino a 5.000 sterline per l'acquisto di auto elettriche o ibride. La Spagna ha stanziato, per favorire la mobilità elettrica, 254 milioni di euro e ha concesso un incentivo all'acquisto di 7.000 euro.

Il Portogallo sta installando 1.300 colonnine di ricarica in ventuno città, esentando le auto elettriche dalle tasse di immatricolazione e di circolazione.

Come sopra anticipato, anche in Italia diversi comuni stanno investendo in questa direzione, di seguito sono riportati alcuni esempi:

– comune di Parma: il progetto ZEC «*Zero Emission City*» intende realizzare un sistema di mobilità elettrica, con la possibilità di sperimentare tutti i fattori che caratterizzeranno il futuro delle città. Si tratta di ricreare in scala minore lo scenario globale di una mobilità elettrica. Tutti i mezzi saranno disponibili attraverso contratti di noleggio a

lungo termine, grazie al contributo economico del comune di Parma;

- comune di Roma: anche la capitale punta sulla mobilità elettrica grazie al protocollo d'intesa fra Enel e Acea per lo sviluppo congiunto dell'infrastruttura di ricarica;

- comune di Milano: la casa automobilistica Renault, che lancerà sul mercato entro il 2011 ben quattro auto elettriche, sta portando a compimento con l'azienda A2A il progetto sperimentale *E-moving*, che prevede la costruzione di 200 colonnine di ricarica elettrica a Milano (trentadue già installate) e settanta a Brescia (diciotto già installate) oltre alla concessione in uso delle auto elettriche ai comuni di Milano e Brescia per sperimentare le prestazioni.

Tali esempi dimostrano come i vantaggi energetici ed ecologici della propulsione elettrica rispetto al motore a combustione interna diventano particolarmente evidenti nello spazio urbano, che si contraddistingue per l'elevata densità demografica. I veicoli elettrici infatti, non producendo fumi di scarico né vapore acqueo, complessivamente producono un inquinamento praticamente nullo, se riforniti con energia prodotta da fonti rinnovabili.

Il sostegno alla diffusione e all'introduzione sul mercato di veicoli elettrici a basse emissioni rappresenta dunque un provvedimento sensato sia sotto il profilo della politica climatica che come potenziale incentivo per la creazione di nuovi posti di lavoro.

Con il presente disegno di legge si vuole introdurre un pacchetto di provvedimenti volti a migliorare le condizioni quadro per la mobilità elettrica fondata sull'uso di elettricità prodotta, in particolare, con energie rinnovabili.

Con l'articolo 1, al comma 1, si istituisce il fondo nazionale di incentivazione per lo sviluppo della mobilità elettrica, con una dotazione di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013. Al comma 2

si determinano i criteri per l'assegnazione del suddetto fondo, che sarà disciplinato con decreto annuale del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il suddetto decreto dovrà prevedere un incentivo di 5000 euro per l'acquisto di veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica, nonché un ulteriore incentivo di 1.500 euro in caso di rottamazione. Gli importi di incentivazione saranno accessibili a tutte le categorie di utenti, compresi i soggetti pubblici e le persone giuridiche private o pubbliche.

L'articolo 2 prevede al comma 1 che gli importi del suddetto fondo siano altresì finalizzati alla realizzazione di progetti promossi dai comuni o dalle regioni comprendenti la realizzazione di parcheggi gratuiti riservati alla mobilità elettrica dotati di colonnine di rifornimento. Il comma 2 prevede che le regioni esonerino i veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica, per i quali è dimostrato l'azionamento con corrente proveniente al 100 per cento da energie rinnovabili, dal pagamento della tassa di proprietà dei veicoli. Il comma 3 stabilisce che le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, consentano la circolazione dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica nelle aree a traffico limitato e li escludano dai blocchi anche temporanei della circolazione.

L'articolo 3 prevede al comma 1 che, entro il 1° gennaio 2012, i comuni modifichino il proprio regolamento edilizio, prevedendo l'obbligo, a decorrere dalla suddetta data, ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio, per gli edifici di nuova costruzione e per gli interventi di ristrutturazione edilizia, dell'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli. Le suddette infrastrutture devono essere 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 stabilite nel suddetto regolamento. Ai sensi del comma 2 i soggetti che hanno sostenuto spese documentate per

l'installazione delle infrastrutture di cui al comma 1 hanno diritto ad una detrazione dall'imposta lorda sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) per una quota pari al 55 per cento degli importi rimasti a carico del contribuente, fino a un massimo di 1.500 euro. I commi 3 e 4 riguardano misure volte a promuovere la diffusione dei impianti di ricarica alimentati da energie rinnovabili. Il comma 3 in particolare stabilisce che tali impianti costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili su tutto il territorio co-

munale in regime di esenzione dal contributo di costruzione. Il comma 4 prevede l'esenzione dal pagamento della tassa di occupazione del suolo pubblico per l'installazione di impianti di ricarica alimentati da energie rinnovabili. Inoltre tali impianti e infrastrutture a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica sarebbero esentati dal pagamento dell'ICI.

Infine l'articolo 4 provvede alla copertura finanziaria.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Incentivazione allo sviluppo  
della mobilità elettrica)*

1. È istituito un fondo nazionale di incentivazione per lo sviluppo della mobilità elettrica, di seguito denominato «fondo», con una dotazione di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013.

2. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con decreto da adottare annualmente, disciplina l'erogazione di un incentivo di 5000 euro a fondo perduto ai soggetti che acquistano veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica, prevedendo un ulteriore incentivo di 1500 euro in caso di rottamazione di un veicolo.

3. Gli incentivi di cui al comma 2 sono accessibili anche ai soggetti pubblici e alle persone giuridiche private o pubbliche, indipendentemente dalle finalità perseguite.

## Art. 2.

*(Legislazione regionale)*

1. Le risorse del fondo sono altresì finalizzate alla realizzazione di progetti promossi dai comuni o dalle regioni volti alla realizzazione di parcheggi riservati ai veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica, e dotati di colonnine di rifornimento.

2. Le regioni dispongono l'esenzione dal pagamento della tassa di proprietà relativa ai veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica per la quale sia dimostrata la provenienza al 100 per cento da energie rinnovabili.

3. Le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, consentono la circolazione

dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica nelle aree a traffico limitato e li escludono dai blocchi anche temporanei della circolazione.

### Art. 3.

#### *(Disposizioni in materia urbanistica)*

1. Entro il 1° gennaio 2012 i comuni modificano il proprio regolamento edilizio, adottato ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, prevedendo l'obbligo, con decorrenza dalla suddetta data, ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio per gli edifici di nuova costruzione e per gli interventi di ristrutturazione edilizia, dell'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli. Le suddette infrastrutture devono essere idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio adibito a parcheggio coperto o scoperto nonché da ciascun *box* auto, siano essi pertinenziali o meno, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio stabilite dal suddetto regolamento.

2. I soggetti che hanno sostenuto, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e nei ventiquattro mesi successivi a tale data, spese documentate per l'installazione delle infrastrutture di cui al comma 1, nonché per l'installazione di impianti elettrici di ricarica dei veicoli nella propria abitazione, hanno diritto ad una detrazione dall'imposta lorda sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) per una quota pari al 55 per cento degli importi a carico del contribuente, fino a un massimo di euro 1.500.

3. Le infrastrutture di cui all'articolo 3, comma 1, alimentate da fonti di energia rinnovabili, 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, comma 3, lettera e), del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.

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

«g-bis) le occupazioni con impianti e con infrastrutture alimentati da fonti di energia rinnovabili adibiti alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Le reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica di cui al presente decreto, se autonomamente rilevanti ai fini catastali, sono classificate nella categoria catastale E/3».

#### Art. 4.

##### *(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2011-2013, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2011, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dello sviluppo economico.

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

