

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2844

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LULLI, MARIANI, STRIZZOLO, VELO, BENAMATI, BRANDOLINI, CALEARO CIMAN, CASTAGNETTI, CECCUZZI, CENNI, CODURELLI, DE BIASI, FONTANELLI, FRONER, GARAVINI, GRAZIANO, LOVELLI, MARCHIONI, MOTTA, NARDUCCI, PELUFFO, RUBINATO, TOUADI, ZACCARIA**

Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica

*Presentata il 20 ottobre 2009*

ONOREVOLI COLLEGHI! — I progressi tecnologici consentono ormai di puntare sulla mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica, di seguito « a emissioni zero », e l'automobile elettrica è attualmente l'unica tecnologia che consente di raggiungere tale obiettivo in tempi relativamente brevi (molti modelli sono infatti ormai pronti ad 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.

La presente proposta di legge intende appunto promuovere la creazione delle infrastrutture di servizio per le auto elettriche mediante incentivi agli enti locali e alle compagnie elettriche e mediante incentivi più consistenti per l'acquisto delle automobili elettriche da parte di soggetti pubblici e privati. Per raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero è infatti necessario investire fortemente sulle fonti rinnovabili per alimentare le batterie delle automobili elettriche, puntando in particolare sull'eolico e sul solare fotovoltaico.

Dopo un lungo periodo caratterizzato dalla produzione di prototipi molte case automobilistiche stanno finalmente puntando sulla produzione in serie di auto-

mobili elettriche. Il futuro della mobilità sarà rivoluzionato da quest'innovazione tecnologica, almeno negli spostamenti di breve-medio raggio, con un contributo importante al miglioramento della qualità dell'aria.

Tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010 arriveranno sul mercato le prime automobili elettriche di serie. L'automobile elettrica non è comunque una novità in senso assoluto: essa è stata sviluppata addirittura prima dell'automobile con il motore a scoppio. La prima è stata realizzata tra il 1832 e il 1839 dallo scozzese Robert Anderson. E nel 1899 un'automobile elettrica guidata da Camille Jenatzy fu il primo veicolo a sfondare il muro dei 100 chilometri di velocità.

Il motore elettrico, rispetto a quello termico, offre numerosi vantaggi. Primo tra tutti una maggiore efficienza, cioè un migliore rapporto tra energia fornita e lavoro effettuato. Nel motore a benzina questo valore è del 25 per cento: ciò significa che per ogni litro di benzina a 1,3 euro si sfruttano solamente 30 centesimi, il resto si consuma in attriti e in calore, mentre nei motori elettrici più recenti l'efficienza può arrivare al 90 per cento. I veicoli elettrici sono inoltre più silenziosi e avendo meno parti in movimento e lavorando a temperature relativamente basse si usurano di meno e richiedono meno manutenzione e, naturalmente, durante l'utilizzo non emettono anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), polveri sottili né altre sostanze inquinanti.

Le automobili elettriche, nonostante la loro storia secolare, sono una tecnologia ancora giovane, migliorabile soprattutto per ciò che riguarda l'autonomia. La vera incognita attualmente è il rifornimento: per fare il rifornimento completo a una vettura elettrica occorre una presa di corrente. Per chi abita in una villetta o dispone di un box, questo non è un problema, basta una prolunga elettrica, ma per chi abita in un condominio la ricarica è difficoltosa. Sono necessarie infrastrutture di ricarica, ovvero colonnine poste presso gli uffici, i parcheggi pubblici e privati, sulle strade e sulle autostrade, dove possono essere collocate stazioni di

ricarica e di scambio delle batterie. Nel nostro Paese i punti di ricarica pubblici, le colonnine, sono pochi e difficili da trovare. Alcune grandi città come Roma, Milano, Torino e Firenze hanno varato dei progetti che però non sono ancora decollati, pertanto sono necessari finanziamenti *ad hoc* affinché sul territorio si sviluppi una vera e propria rete di rifornimento.

Inoltre non esiste ancora uno *standard* di riferimento per ciò che riguarda le prese elettriche, i voltaggi, la tensione e la fase. Tutti problemi tecnicamente risolvibili, ma occorrerebbe che produttori di automobili, enti pubblici e gestori di reti elettriche si sedessero attorno a un tavolo per determinare obiettivi comuni.

L'ente nazionale per l'energia elettrica (ENEL) Spa si sta facendo carico di questa esigenza e sta coordinando un progetto di sviluppo legato all'arrivo della Smart elettrica nel 2010. La casa automobilistica Daimler fornirà cento vetture elettriche a clienti nelle città di Roma, Pisa e Milano e si farà carico della loro manutenzione. L'ENEL Spa sarà responsabile dello sviluppo, della creazione e del funzionamento dell'infrastruttura, con oltre quattrocento punti di ricarica dedicati, oltre al sistema di controllo centrale.

La ricarica completa di un'automobile elettrica, anche nelle automobili più nuove, richiede fino a 6-8 ore, ma dopo 30 minuti è già possibile disporre dell'80 per cento della potenza. L'alternativa alla ricarica è la sostituzione delle batterie, un progetto lanciato dalla casa automobilistica californiana Better Place e sviluppato dall'imprenditore israeliano Shai Agassi in collaborazione con la casa automobilistica Renault. L'obiettivo è una rete di stazioni di servizio dove l'automobilista entra e in pochi minuti cambia le batterie esaurite con altre cariche. Nel frattempo si pensa di risolvere il problema alla radice, gli scienziati del Massachusetts Institute of Technology (MIT) stanno infatti lavorando allo sviluppo di una batteria ai fosfati di litio di nuova concezione, che si potrà ricaricare in soli 5 minuti.

Un'altra problematica inerente l'automobile elettrica è il costo all'acquisto.

Secondo una ricerca di Bain&company una batteria agli ioni di litio da 300 chilometri di autonomia ha un costo di 15.000 euro e una durata utile di cinque anni, in pratica 3.000 euro l'anno: con questa cifra un'utilitaria a benzina percorre 25.000 chilometri.

Per risolvere il problema del costo dell'automobile elettrica è dunque necessario sviluppare la rete di rifornimento e prevedere per i primi anni un forte incentivo all'acquisto, tanto da spingere la domanda verso questa direzione. Se le nuove automobili saranno prodotte in grandi numeri, i prezzi si abbasseranno.

Resta comunque il fatto che il rifornimento di un'automobile elettrica costa meno e che più la si usa, più si risparmia. Se si considera il costo della corrente domestica attorno 0,2 euro al chilowattora, viaggiare con la Panda elettrica costa 0,013 euro al chilometro, poco più di un centesimo. La Panda a benzina, nella motorizzazione più morigerata, costa circa 9.000 euro e con 1 litro di benzina percorre 17 chilometri. Con la benzina a 1,3 euro al litro si ha un costo di percorrenza di 0,07 euro al chilometro: sei volte di più. A conti fatti, una Panda elettrica diventa conveniente, rispetto a quella a benzina, dopo circa 500.000 chilometri, ma questo calcolo non tiene conto degli incentivi per l'acquisto, del fatto che tassa di proprietà e assicurazione costano meno e che la manutenzione è più contenuta. Inoltre l'automobile elettrica consente di circolare senza problemi nelle zone a traffico limitato e nei giorni di blocco del traffico.

Il problema è che in base al decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, chi voglia acquistare un'automobile elettrica senza rottamazione può usufruire di 3.500 euro di incentivi perché emette meno di 120 g/km di CO<sub>2</sub>. A questi si possono aggiungere altri 1.500 euro se si rottama un'automobile antecedente al 31 dicembre 1999, per un totale di 5.000 euro che, però, non sono sufficienti a invogliare i consumatori, anche quelli ecologicamente più evoluti, verso questa soluzione. In molte regioni ai contributi statali si

aggiungono quelli regionali, provinciali e comunali offerti dalle varie amministrazioni locali, ma se manca la rete di ricarica gli incentivi non sono sufficienti.

Inoltre l'automobile elettrica è davvero «verde», a emissioni zero e a impatto ambientale zero, solo se la si ricarica collegandola a una presa elettrica la cui energia proviene da fonti rinnovabili, ma l'arretratezza del nostro Paese in questo settore pesa sul futuro delle emissioni zero.

La corrente elettrica viene da diverse fonti e secondo dati resi noti dalla Terna Spa (il gestore della rete di trasmissione nazionale di energia elettrica) nel 2008 solo il 18,6 per cento della corrente elettrica italiana è stato generato da fonti rinnovabili (idroelettrico, geotermico, fotovoltaico, eolico, biomasse). Il restante 81,4 per cento è stato prodotto bruciando gas, olio e carbone, tutti combustibili che producono CO<sub>2</sub>. Secondo il rapporto 2008 sull'emissione di gas serra redatto dall'Agencia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT), nel 2006 ogni chilowattora di corrente elettrica distribuito in Italia è costato l'emissione di 473 grammi di CO<sub>2</sub>. La guida di una Panda elettrica ricaricata in Italia comporta quindi l'emissione indiretta di circa 78 grammi di CO<sub>2</sub> per ogni chilometro percorso, contro i 119 grammi dell'equivalente automobile a benzina. E l'automobile termica più ecologica attualmente in commercio in Italia, la Smart ForTwo 800 CDI, una *citycar* a due posti con un motore turbodiesel da 800 centimetri cubici di cilindrata, emette CO<sub>2</sub> per 88 grammi al chilometro.

Tra gli inquinanti indiretti ci sono anche le batterie: quelle non più utilizzabili inquinano e per evitare che i materiali di cui sono fatte si disperdano nell'ambiente occorre smaltirle secondo criteri ben precisi. Dal dicembre 2008 i produttori devono, per legge, finanziare la raccolta e la corretta eliminazione delle batterie usate e ciò si traduce in un maggior costo per l'automobilista. Tuttavia il bilancio complessivo dell'impatto ambientale del trasporto elettrico è senza dubbio

positivo. Secondo una ricerca della Commissione italiana veicoli elettrici stradali (CIVES) l'automobile elettrica è molto più pulita anche per ciò che riguarda l'emissione indiretta di altri agenti inquinanti.

Questo dato è confermato dal centro ricerche dell'ENEL: se in una città come Pisa un quarto delle automobili circolanti fosse elettrico si avrebbe una diminuzione di 25.000 tonnellate all'anno di CO<sub>2</sub>, ovvero di una quantità di CO<sub>2</sub>, per il cui assorbimento sarebbe necessaria una foresta grande come 4.500 campi da calcio.

Un'ulteriore problematica delle automobili elettriche sono le batterie; anche il litio, principale componente delle batterie di queste automobili, è una materia prima esauribile. Il 50 per cento delle riserve mondiali di litio si trova in Bolivia, nella spianata del Salar de Uyuni, un lago salato prosciugato a oltre 3.000 metri di altitudine. Il presidente boliviano, Morales, sta perseguendo in campo economico una politica nazionalista nei confronti delle risorse naturali ed è probabile che tenterà di sfruttare al massimo quella che è una delle poche risorse naturali del suo Paese. Secondo i dati presentati alla Conferenza internazionale sul litio tenutasi a Santiago del Cile nel gennaio scorso, nel 2020 ci saranno 2,7 milioni di veicoli con questo tipo di batterie e l'industria degli accumulatori assorbirà più del 90 per cento del litio venduto.

La casa automobilistica Mitsubishi ha stimato in almeno 500.000 tonnellate il fabbisogno annuo di litio, sempre che l'automobile elettrica resti una « nicchia » del mercato, ma si ritiene che entro il 2015 la domanda supererà l'offerta. Tuttavia altri analisti, come l'esperto del settore Keith Evans nel suo rapporto « *L'abbondanza del litio* », pubblicato nell'estate del 2008, smentiscono questa visione catastrofica. Lo scenario più probabile prevede che entro il 2012 per le batterie servirà una quantità di litio in più pari al 6,5 per cento di quello che si produce ogni anno, abbastanza da far aumentare significativamente i prezzi. In tutti i casi sono in fase di studio batterie per automobili elettriche con un'autonomia di 600 chilo-

metri, capaci di immagazzinare a lungo anche l'energia del vento, una nuova generazione di batterie dette « al litio-aria » con un'efficienza dieci volte superiore a quelle attuali.

Il problema del litio potrebbe anche essere risolto da batterie di nuovo tipo, come le ZEBRA, costituite da celle funzionanti a caldo (circa 250 gradi) che utilizzano comune sale da cucina. Tali batterie sono controllate da un microprocessore, sono efficienti, non sono tossiche e possono essere ricaricate 600-700 volte, più o meno come quelle al litio. La ricerca in questo settore è di fondamentale importanza.

Per rendere chiaro il fatto che il futuro dell'automobile a emissioni zero è molto vicino basti ricordare lo sforzo delle principali case automobilistiche in questa direzione. La Fiat intende trarre dall'esperienza in Formula 1 tecnologie adeguate anche alle automobili di serie. È questa la sfida tecnica alla base dell'accordo che verrà siglato tra la Magneti Marelli (gruppo Fiat) e la STMicroelectronics per fornire componenti e sistemi elettronici di conversione dell'energia che andranno a equipaggiare automobili ibride ed elettriche grazie allo sviluppo del KERS, il sistema di accumulo e di recupero dell'energia impiegato sulla maggior parte delle automobili monoposto Formula 1, Ferrari compresa. Una tecnologia molto simile ai sistemi di recupero di energia che impiegano le più moderne automobili ibride ed elettriche. Il memorandum di intesa firmato tra le due aziende prevede di evolvere il sistema utilizzato sulle automobili monoposto e di renderlo più compatto ed economico da produrre per l'impiego sulle vetture di serie. Per il gruppo Fiat si tratta di un passo importante verso lo sviluppo di veicoli ibridi ed elettrici di nuova generazione che segue ad un altro accordo con la FAAM Spa, stipulato sempre dalla Magneti Marelli, nell'ambito della fornitura della batteria al litio per autotrazione, un altro componente tecnologico cruciale.

Il gruppo Fiat, anche per dare una risposta ai numerosi costruttori concor-

renti che già si sono espressi con prototipi di automobili elettriche o con promesse comunque importanti circa la commercializzazione di automobili a emissioni zero, oltre alle *concept* già presentate in passato, come la Phylla, un'automobile che si autoalimenta grazie al solare, sta lavorando alla Fiat elettrica, che potrebbe essere sviluppata sulla base della futura generazione di Panda o sulla nuova Topolino.

Per quanto riguarda la Fiat Phylla, la regione Piemonte sta partecipando al progetto con un finanziamento di 1 milione di euro per la realizzazione di un'automobile ad alimentazione solare capace di percorrere fino a 18 chilometri al giorno grazie ai propri pannelli solari e fino a 200 chilometri al giorno con l'ausilio della corrente elettrica, e con un costo di 1 euro ogni 100 chilometri, pari a un decimo di quanto si spende oggi, in media, per un'utilitaria. La prima flotta di alcune decine di esemplari della *city-car* nata dalla collaborazione tra il centro ricerche della Fiat, il Politecnico di Torino e un *team* di imprese piemontesi, verrà consegnata entro il 2010.

Con l'accordo tra la Fiat e la Chrysler si attuerà inoltre l'utilizzo dei motori del gruppo Fiat nelle auto elettriche Chrysler di prossima generazione, che li useranno per estendere l'autonomia delle normali batterie.

Un progetto di grande interesse è quello relativo al veicolo, *Kangoo be bop* della Renault in *partnership* con la Nissan. Le due aziende hanno deciso di puntare alla diffusione di massa del veicolo elettrico come soluzione per una mobilità pienamente sostenibile a impatto nullo sull'ambiente. La strategia commerciale prevede batteria *in leasing* e fornitura di energia sul modello della telefonia mobile. La sostituzione rapida della batteria è consentita da un accordo tra la Renault e la società californiana Better Place, che sta avviando le sperimentazioni in Israele.

*Kangoo be bop ZE* è un veicolo al 100 per cento elettrico a zero emissioni in fase di utilizzo, è dotato di un motore elettrico con una potenza di 44 chilowatt (60 cavalli), il cui regime raggiunge 12.000 giri al

minuto e presenta un rendimento energetico molto elevato, pari al 90 per cento ben superiore ai motori termici.

Se si vuole davvero sostenere la mobilità a emissioni zero ciò che conta sono le risorse. Il presidente degli Stati Uniti d'America, ha investito 24 miliardi di dollari nell'automobile elettrica: «innovazione» è la parola che Barack Obama ha usato per annunciare uno stanziamento finalizzato ad accelerare lo sviluppo della prossima generazione di batterie elettriche.

In Europa molti sono gli Stati che stanno lavorando allo stesso obiettivo:

1) il Regno Unito ha stanziato 250 milioni di sterline per promuovere il trasporto a basse emissioni, prevedendo un finanziamento agli automobilisti fino a 5.000 sterline per l'acquisto di automobili elettriche o ibride;

2) la Spagna si è fatta avanti con uno stanziamento di 245 milioni di euro, con l'obiettivo di raggiungere quota 1 milione di automobili elettriche entro il 2014, grazie a un incentivo all'acquisto di 7.000 euro e all'installazione di un'infrastruttura di ricarica e di flotte elettriche a Madrid, Barcellona e Siviglia entro il 2010;

3) ad Amsterdam il consiglio comunale ha deliberato l'installazione di 200 colonnine di ricarica entro il 2012 e incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici a 2 e 4 ruote con l'obiettivo di raggiungere 200.000 veicoli elettrici nei prossimi anni;

4) il Portogallo installerà 1.300 colonnine di ricarica in ventuno città entro il 2011, prevedendo anche l'esenzione dalla tassa di immatricolazione e di circolazione;

5) la Francia prevede un incentivo di 5.000 euro per le automobili elettriche e per i veicoli commerciali, oltre che contributi per l'acquisto di bus e di camion elettrici;

6) in Germania sono state introdotte una tassa di circolazione sull'inquinamento (2 euro per ogni grammo di CO<sub>2</sub> emesso oltre la quota stabilita) e l'esen-

zione per cinque anni dalle tasse automobilistiche per le automobili elettriche.

In Italia, oltre ai contributi statali, diverse regioni hanno approvato leggi o accordi per l'erogazione di finanziamenti all'acquisto di veicoli elettrici e ibridi:

1) la regione Lazio, nei comuni di Roma e di Frosinone, promuove l'acquisto di biciclette a pedalata assistita, ciclomotori, motocicli e vetture elettriche destinati al trasporto merci;

2) la regione Toscana ha stanziato 4,5 milioni di euro per incentivare in trenta comuni il rinnovo del parco mezzi circolante e l'acquisto di veicoli elettrici con incentivi da 200 a 2.000 euro;

3) la regione Piemonte ha previsto un contributo di 800 euro per l'acquisto di veicoli elettrici nella provincia di Novara;

4) la regione Lombardia prevede un contributo di 2.000 euro per l'acquisto di vetture elettriche o ibride di cilindrata inferiore a 2.000 centimetri cubici, a fronte della demolizione di un veicolo di categoria « euro 0 », « euro 1 », « euro 2 », « euro 3 », e « euro 4 » a gasolio.

La presente proposta di legge reca, quindi, disposizioni finalizzate allo sviluppo dell'automobile elettrica, affinché anche l'Italia si posizioni ai livelli dei maggiori Paesi europei per quanto riguarda l'innovazione nel campo della mobilità a emissioni zero.

L'articolo unico della proposta di legge, con il comma 1, aumenta di 100 milioni di euro l'anno, a decorrere dal 2010, le risorse del Fondo per la mobilità sostenibile istituito con la legge 27 dicembre 2006, n. 296, che all'articolo 1, comma 1122, lettera g), prevede la realizzazione e il potenziamento della rete di distribuzione del gas metano, del gas di petrolio liquefatto (gpl), elettrica e idrogeno, con la finalità di sviluppare una rete diffusa di distribuzione destinata al rifornimento dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica. L'originario stanziamento del Fondo, pari a 90 milioni l'anno previsto dalla legge 24

dicembre 2007, n. 244, è stato ridotto di 20 milioni di euro, riducendosi quindi a 70 milioni di euro annui: con il comma 1 si aggiungono a questo stanziamento annuo 50 milioni di euro con la precisa finalità di sviluppare una rete diffusa di distribuzione destinata ai veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica.

Il comma 2 intende incentivare lo sviluppo di impianti eolici e fotovoltaici finalizzati all'approvvigionamento dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica, aumentando le risorse del Fondo per la competitività e lo sviluppo di 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2010 per le finalità di cui al comma 842 dell'articolo 1 della legge n. 296 del 2006, ovvero i progetti di innovazione industriale individuati nell'ambito delle aree tecnologiche dell'efficienza energetica, della mobilità sostenibile eccetera. I progetti sono individuati con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri interessati, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Si consideri che una pala eolica da 3 megawatt costa 3 milioni di euro, una centrale fotovoltaica che eroga 600.000 kilowatt annui — energia sufficiente per un paese di 1.000 abitanti — costa circa 3,2 milioni euro.

Il comma 3 prevede che per il finanziamento dei progetti di cui ai commi 1 e 2 sono utilizzabili anche i fondi destinati ai contratti di area, di cui all'articolo 2, comma 203, lettera f), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

Il comma 4 prevede che i finanziamenti di cui ai commi 1 e 2 sono finalizzati alla realizzazione di progetti che comprendono:

a) la realizzazione e l'esclusivo utilizzo di impianti eolici e fotovoltaici per il rifornimento dei veicoli di cui al comma 1;

b) lo sviluppo di stazioni, colonnine e strutture di ricarica o di scambio delle batterie diffuse sul territorio regionale e nazionale, in particolare sulla rete autostradale;

c) l'acquisto di flotte pubbliche e di autobus elettrici;

d) la realizzazione di parcheggi e strisce verdi gratuiti dotati di colonnine di rifornimento;

e) la priorità nelle gare d'appalto per il *car-sharing* alle società o alle organizzazioni che utilizzano veicoli elettrici.

Il comma 5 introduce, tra l'altro, un nuovo comma all'articolo 1 del decreto-legge n. 5 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 33 del 2009, che reca incentivi per la sostituzione, realizzata attraverso la demolizione, di autovetture ed autoveicoli per il trasporto promiscuo. Il nuovo comma 3-*bis* prevede che per l'acquisto di veicoli omologati dal costruttore per la circolazione mediante esclusiva alimentazione elettrica, il contributo di cui al comma 3 (1.500 euro per i veicoli ad alimentazione metano, idrogeno e elettrica a doppia alimentazione) sia aumentato di 5.500 euro, per un totale di 7.000 euro a cui si aggiungono 1.500 euro in caso di rottamazione; mentre il contributo di cui al comma 4 (previsto per i soli veicoli commerciali a metano, pari a 4.000 euro) è aumentato di 3.000 euro per un totale di 7.000 euro nel caso di acquisto di veicoli commerciali ad esclusiva alimentazione elettrica, ai quali si aggiungono in caso di rottamazione altri 2.500 euro.

Il comma 6 prevede che, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, siano stabilite per i veicoli ad esclusiva

alimentazione elettrica una serie di agevolazioni:

a) riduzione dei tempi di ammortamento per i veicoli acquistati da società;

b) esclusione dal pagamento di tasse specifiche sull'elettricità fornita dalle fonti rinnovabili utilizzate per la ricarica delle automobili in oggetto.

Il comma 7 prevede che le regioni dispongano l'esenzione dei veicoli a esclusiva alimentazione elettrica dal pagamento della tassa di proprietà.

Il comma 8 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.

Il comma 9 reca la copertura degli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1, 2, 5, 6 e 7, pari a 210 milioni di euro a decorrere dall'anno 2010, provvedendo con un contributo di 1,5 centesimi di euro per ogni bottiglia in materiale plastico venduta al pubblico. Per materiale plastico si intende il composto macromolecolare organico ottenuto per polimerizzazione, policondensazione, poliaddizione o qualsiasi altro procedimento simile da molecole di peso molecolare inferiore, ovvero per modifica chimica di macromolecole simili. Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, provvede a stabilire i criteri e le modalità di versamento del contributo.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

1. Al fine di sviluppare una rete diffusa di distribuzione destinata al rifornimento dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1122, lettera g), della legge 27 dicembre 2006, n. 296, le risorse del Fondo per la mobilità sostenibile di cui al medesimo articolo 1, commi 1121, 1122 e 1123, della legge n. 296 del 2006, sono aumentate di 50 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2010.

2. Ai fini di incentivare lo sviluppo di impianti eolici e fotovoltaici destinati all'approvvigionamento della rete di distribuzione di cui al comma 1 del presente articolo, le risorse del Fondo per la competitività e lo sviluppo di cui all'articolo 1, comma 841, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono aumentate di 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2010 per le finalità di cui al comma 842 del medesimo articolo 1 della legge n. 296 del 2006, e successive modificazioni.

3. Ai fini di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo sono altresì utilizzati i fondi stanziati per i contratti di area di cui all'articolo 2, comma 203, lettera f), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

4. I finanziamenti di cui ai commi 1 e 2 sono finalizzati alla realizzazione di progetti promossi dai comuni o dalle regioni che prevedono:

a) la realizzazione e l'esclusivo utilizzo di impianti eolici e fotovoltaici per il rifornimento dei veicoli di cui al comma 1;

b) lo sviluppo di stazioni, colonnine e strutture di ricarica o di scambio delle batterie diffuse sul territorio comunale, regionale e nazionale, in particolare nelle città e sulla rete autostradale;

c) l'acquisto di flotte pubbliche e di autobus elettrici;

d) la realizzazione di parcheggi e di strisce verdi gratuiti dotati di colonnine di rifornimento;

e) la priorità, nelle gare d'appalto per il *car-sharing*, alle società o alle organizzazioni che utilizzano veicoli elettrici.

5. All'articolo 1 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, le parole: « nonché mediante alimentazione elettrica ovvero ad idrogeno, » sono sostituite dalle seguenti: « nonché mediante alimentazione ad idrogeno o mediante doppia alimentazione nel caso di veicoli elettrici, »;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Per l'acquisto di veicoli omologati dal costruttore per la circolazione mediante esclusiva alimentazione elettrica, il contributo di cui ai commi 3 e 4 è aumentato rispettivamente di 5.500 euro e di 3.000 euro. Le agevolazioni di cui al presente comma sono cumulabili, ove ne ricorrano le condizioni, con quelle previste dal comma 1 ».

6. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabiliti, per i veicoli di cui al comma 1, le modalità e i criteri relativi:

a) alla riduzione dei tempi di ammortamento dei veicoli acquistati da società;

b) all'esclusione dal pagamento di tasse specifiche sull'elettricità fornita dagli impianti di cui al comma 2.

7. Le regioni dispongono l'esenzione dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica dal pagamento della tassa di proprietà.

8. 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.

9. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1, 2, 5, 6 e 7, pari a 210 milioni di euro a decorrere dall'anno 2010, si provvede mediante le entrate derivanti dall'istituzione di un contributo pari a 1,5, centesimi di euro per ogni bottiglia in materiale plastico venduta al pubblico. Ai fini di cui al presente comma, per materiale plastico si intende il composto macromolecolare organico ottenuto per polimerizzazione, policondensazione, poliaddizione o qualsiasi altro procedimento simile da molecole di peso molecolare inferiore, ovvero per modifica chimica di macromolecole simili. Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, provvede a stabilire i criteri e le modalità di versamento del contributo.

PAGINA BIANCA

€ 0,35



\*16PDL0030850\*