

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
DELLA X COMMISSIONE  
MANUELA DAL LAGO

**La seduta comincia alle 11,15.**

*(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione di rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori e di rappresentanti delle associazioni di tutela dell'ambiente.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle proposte di legge C. 2844 Lulli e C. 3553 Ghiglia recanti « Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica », l'audizione di rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori e di rappresentanti delle associazioni di tutela dell'ambiente.

Sono presenti il dottor Dario Del Grosso, consulente del settore trasporti dell'ADOC e l'avvocato Daniela Notaro, consulente del settore trasporti del Codacons.

Prima darò la parola ai nostri ospiti — che potranno depositare agli atti delle Commissioni eventuali documenti — per

una breve presentazione; seguiranno gli interventi dei parlamentari che riterranno di porre domande e chiedere chiarimenti.

Cominciamo dalle signore, visto che è l'8 marzo. Do, quindi, la parola all'avvocato Notaro.

DANIELA NOTARO, *Consulente settore trasporti del Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori (Codacons)*. Noi siamo un'associazione ambientalista; come sapete, il Codacons è sempre intervenuto in questo settore. Abbiamo letto e condividiamo la proposta di legge. Tuttavia, vorremmo avanzare delle piccole osservazioni, soprattutto riguardo ai centri di approvvigionamento, che purtroppo sono pochi. Chi abita — come appunto si è visto nella proposta di legge — nelle villette ha la possibilità di fare le ricariche attraverso i distributori appositamente installati; per chi, invece, abita negli appartamenti l'operazione diventa più complicata. Questo è un problema che si dovrà risolvere.

Crediamo, inoltre, che puntare sull'eolico e sul solare fotovoltaico sia una soluzione positiva. In conclusione, quindi, condividiamo il contenuto delle proposte, anche se crediamo che dovremmo investire di più sulle infrastrutture necessarie ai trasporti e ai consumatori.

Siamo ancora solo nella fase di avviamento, quindi è tutto *in itinere*.

PRESIDENTE. La ringrazio per l'estrema sintesi. Do la parola al dottor Del Grosso per la sua relazione.

DARIO DEL GROSSO COLONNA, *Consulente settore trasporti dell'Associazione per la difesa e l'orientamento dei consu-*

*matori (ADOC)*. Vi ringrazio innanzitutto per aver concesso alle associazioni dei consumatori di esprimere il loro parere su un argomento tanto importante e delicato.

È inutile aggiungere che consideriamo positivamente le due proposte di legge a firma degli onorevoli Lulli e Ghiglia. Infatti, condividiamo appieno il fine per cui sono state presentate e che si dovrebbe perseguire, ovvero quello di migliorare la qualità dell'aria che respiriamo. Inoltre, penso che questa sia anche l'occasione per prevedere un abbattimento dei consumi energetici, quindi per modernizzare l'attuale rete di distribuzione. Si dovrebbe puntare sui distributori, costruendo le colonnine per la ricarica.

Come ADOC, pensiamo che sia necessario puntare sugli enti locali, i quali dovrebbero approntare dei piani per riorganizzare la rete di distribuzione sul loro territorio, che dovrebbe privilegiare i cosiddetti « distributori liberi », ossia quelli che non appartengono alle varie società petrolifere; ciò anche al fine di incentivare la liberalizzazione che, di fatto, è rimasta sulla carta.

Inoltre, a proposito dell'auto elettrica bisogna anche tenere conto di un altro aspetto. Sarebbe, infatti, opportuno incentivare le ricariche con energia prodotta attraverso le fonti rinnovabili. Quindi, gli incentivi dovrebbero essere mirati, perché costruire le auto elettriche e poi ricaricarle con l'energia che si ottiene bruciando il gas oppure altri combustibili di tipo fossile significa semplicemente spostare la produzione dell'anidride carbonica da un fattore a un altro, anche se questa iniziativa è comunque positiva, come viene messo in evidenza anche dalla vostra relazione.

In sintesi — anche perché siete molto più esperti di noi, che dobbiamo semplicemente dare dei consigli per raggiungere questi obiettivi — occorrono incentivi mirati per la rete di distribuzione, in particolare per gli enti locali che presentano dei piani, e per i prodotti innovativi. A questo proposito, non mi riferirei solo all'auto elettrica, ma estenderei il discorso — come prevede la proposta di legge Lulli — ad altri prodotti, come l'automobile a

idrogeno oppure a sistema ibrido. Inoltre, nella riorganizzazione delle reti di distribuzione non dimenticherei il metano oppure il GPL, come, del resto, ha stabilito la legge del 2006, le cui previsioni, tuttavia, non sono state ancora attuate.

Sempre riguardo agli incentivi, un altro aspetto che andrebbe affrontato è la sensibilizzazione dell'opinione pubblica attraverso una campagna che evidenzii non solo l'esistenza di una questione ambientale, che ci riguarda tutti, ma anche la convenienza dell'auto elettrica, soprattutto per chi la usa quotidianamente.

Infine, vorrei rivolgere alle Commissioni una raccomandazione riguardo alle batterie delle macchine elettriche che, come sappiamo, sono in fase sperimentale. A questo proposito, bisognerebbe prestare molta attenzione alla sperimentazione delle batterie costruite con sale da cucina, per due motivi: primo, per l'abbondanza di materiale — mentre il litio è limitato a uno Stato sudamericano, la Bolivia, e potrebbe rincarare con l'aumento della domanda — e, secondo, per la facilità dello smaltimento, altrimenti rischiamo di spostare il problema dall'inquinamento da anidride carbonica e polveri sottili a quello derivante dallo smaltimento delle batterie.

Un'ulteriore osservazione — chiedo scusa se mi sto dilungando — riguarda il fatto che la soluzione rispetto all'impatto ambientale nelle grandi città passa per il trasporto pubblico che, se efficiente, consente di ridurre quello privato. Qui si tratta di coinvolgere e sensibilizzare gli enti locali. A questo fine, non bastano solo gli incentivi, che spesso vengono distribuiti a pioggia e poi, una volta fatto il contratto di servizio, nessuno controlla. Occorrerebbe, invece, un provvedimento (una legge ovvero un atto di indirizzo o altro documento, non so precisamente quale strumento sia più idoneo allo scopo) della Commissione trasporti e della Commissione ambiente rivolto agli enti locali perché vigilino sul funzionamento del trasporto pubblico, spesso lasciato a se stesso.

Infine, vorrei esprimere un'ultima considerazione — che, del resto, riprende un

aspetto previsto nella precedente proposta di legge — circa lo sviluppo delle linee tranviarie, che non solo utilizzano un'energia pulita come quella elettrica ma, di fatto, si potrebbero trasformare con maggiore facilità e costi inferiori in vere e proprie piccole metropolitane di superficie.

**PRESIDENTE.** La ringrazio per la sintesi.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**LUDOVICO VICO.** Mi è sembrato, ascoltando i due rappresentanti delle associazioni dei consumatori, che la loro attenzione si sia ovviamente concentrata sulle infrastrutture; mi è parso anche di aver compreso che il soggetto a ciò preposto sia stato individuato nell'ente locale. Chiedo se questo sia il frutto di una riflessione in corso o piuttosto di una opzione strategica, poiché le attività svolte dai rifornitori sono connesse anche ai diritti più elementari dei consumatori e, più in generale, dei cittadini, stiamo parlando infatti dell'esercizio di un servizio. Vorrei, quindi, un chiarimento su questo aspetto.

Un altro punto riguarda l'osservazione del rappresentante dell'ADOC, il quale ha affermato che sarebbe opportuno che l'energia da utilizzare per la ricarica delle batterie provenga da fonte rinnovabile. Ebbene, vorrei sapere come ciò sia possibile, tenendo conto che il meccanismo è diverso. Infatti, come lei sa, l'energia non può essere immagazzinata, dunque la gestione dei flussi di energia avviene attraverso il dispacciamento, che è affidato a Terna. Si tratta, in pratica, dell'equilibrio tra domanda e offerta, in cui le energie rinnovabili hanno solo una precedenza di ingresso, ma non un'opzione di distribuzione.

Se ci fosse allo studio, da parte delle associazioni dei consumatori, qualche soluzione innovativa rispetto a questo versante, sarebbe utile conoscerla.

**GABRIELE CIMADORO.** Vorrei proporre un'osservazione banale. Certo, è auspicabile un maggiore coinvolgimento degli enti locali. A questo proposito, vorrei rievocare un episodio che i miei colleghi lombardi ricorderanno. Formigoni, ormai al quarto mandato, dieci anni fa, usando una macchina a idrogeno della BMW, dichiarò pubblicamente che nel 2010 — oggi siamo nel 2011 — tutti gli automezzi pubblici della Lombardia sarebbero stati alimentati da corrente elettrica. Si puntava, quindi, sull'elettrico, anche se lui aveva in dotazione una macchina a idrogeno della BMW.

Ad ogni modo, il risultato è che siamo ancora fermi poiché non abbiamo investito su nessuna delle due opzioni citate. Del resto, l'Italia da questo settore è quasi esclusa. Abbiamo visto all'ultimo salone di Ginevra che tutte le marche del mondo sono già molto avanti; alcune aziende giapponesi già garantiscono un livello di autonomia che supera i 150 chilometri. Non possiamo, quindi, sperare che siano gli enti locali, senza risorse e senza possibilità di fare ricerca, a farsi carico di questo processo di investimento.

**LUDOVICO VICO.** Vorrei solo aggiungere un'osservazione riguardo al problema delle ricariche delle batterie, che si collega a quanto affermato dalla consulente del Codacons, la quale distingueva le opportunità fra chi abita in una villetta rispetto a quelle di chi vive in un palazzo. Mi chiede se le associazioni dei consumatori abbiano pensato che i parcheggi sotterranei — quelli a ore per intenderci — possono essere luoghi in cui effettuare le ricariche.

**DARIO DEL GROSSO COLONNA,** *Consulente settore trasporti dell'Associazione per la difesa e l'orientamento dei consumatori (ADOC).* Vorrei fare alcune precisazioni, cominciando dalla questione degli enti locali.

Come ho scritto nell'appunto che vi lascio, noi parliamo di piani approntati dagli enti locali e, quindi, chiediamo risorse molto limitate. Del resto, l'ente locale conosce bene il territorio e, avendo

presente la propria rete di distribuzione di carburante, sa dove ubicare le colonnine di ricarica. In questo senso abbiamo chiamato in causa gli enti locali, proprio per la conoscenza che dovrebbero avere del territorio.

Aggiungo un altro punto, che mi sembra sia sfuggito, riguardo all'incentivazione dei cosiddetti distributori « liberi », ovvero quelli che non sono collegati alle grandi società. Ad ogni modo, si tratterebbe di un'aggiunta, non di un'esclusiva, anche perché la legge italiana non consente una previsione del genere. In sintesi, quindi, il ruolo dell'ente locale è importante, ma non prioritario. Se c'è stato un equivoco su questo aspetto, chiedo scusa.

Per quanto riguarda, invece, le energie rinnovabili, mi è stata posta una domanda basata su quello che accade oggi. Infatti, l'energia rinnovabile viene prodotta e immessa in rete, senza che oggi vi sia la possibilità di un sistema di immagazzinamento. Tuttavia, come associazione dei consumatori, sappiamo che esistono già dei piccoli sistemi di accumulazione di energia usati anche in Italia, nella provincia di Bolzano, dove tutte le baite sono alimentate attraverso un pannello solare e una specie di batteria che accumula l'energia.

Andrebbe, perciò, sviluppato questo tipo di ricerca. Non a caso, ho parlato anche di prodotti innovativi, dal punto di vista sia rodabile, sia dei componenti. A questo proposito, ho accennato anche alla questione delle batterie, laddove si dovrebbero usare quelle al sale, invece di quelle al litio, sulle quali tutti avevano scommesso. Su questo la ricerca è molto indietro, ma se questo è un prodotto innovativo che guarda al futuro, non si può preferire una materia prima come il litio che oggi è a buon mercato, ma domani, con l'aumentare della richiesta, potrebbe non esserlo più. Vi è, inoltre, come dicevo prima, il problema dello smaltimento delle batterie al litio, con tutto ciò che potrebbe significare dal punto di vista ambientale.

Penso di avere risposto alle osservazioni e alle richieste di chiarimento avanzate.

DANIELA NOTARO, *Consulente settore trasporti del Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori (Codacons)*. Riguardo ai veicoli pubblici elettrici, il problema sono i costi perché, appunto, sono molto più cari di quelli ordinari.

ANDREA LULLI. Chi gliel'ha data questa informazione?

GABRIELE CIMADORO. È un'informazione sbagliata. Esiste una vettura che costa 26 mila euro, che anche qualche tassista romano ha acquistato.

DANIELA NOTARO, *Consulente settore trasporti Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori (Codacons)*. Riguardo alle colonnine di ricarica nei parcheggi sotterranei, siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Attendiamo quindi la nota scritta da parte dei rappresentanti delle associazioni intervenute. Ringrazio gli auditi per il loro intervento e sospendo la seduta.

**La seduta, sospesa alle 11,35, è ripresa alle 12,15.**

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori.

Sono presenti l'ANTA (Associazione nazionale per la tutela dell'ambiente), nella persona del suo presidente, professor Ennio Maccari, e la FEDE (Federazione europea difesa ecologica), con il suo presidente, dottor Giuseppe Renato Croce. Sono assenti invece i rappresentanti di Legambiente.

I rappresentanti delle associazioni presenti potranno consegnare eventuali documenti che saranno resi disponibili a tutti i componenti delle Commissioni riunite.

Do loro la parola per lo svolgimento della relazione; seguiranno gli interventi dei parlamentari che intendono porre domande e chiedere chiarimenti.

ENNIO MACCARI, *Presidente dell'Associazione nazionale per la tutela dell'am-*

biente (ANTA). Innanzitutto vorrei dire qualche parola per presentare l'associazione. L'Associazione nazionale per la tutela dell'ambiente nasce ventiquattro anni fa e oggi siamo presenti in tutte le regioni d'Italia con 75 mila iscritti. Cito una particolarità: il sottotitolo dell'associazione, da ventiquattro anni, è «gli ambientalisti della seconda generazione», proprio perché, da allora, abbiamo voluto dare un taglio diverso all'azione di tutela dell'ambiente, fatta solo di denunce e di interventi «repressivi» da parte contraria, e non propositivi.

Per questa ragione, in ventiquattro anni non abbiamo fatto molte denunce, ma abbiamo dato molti consigli, mettendoci a disposizione quando le nostre competenze — tra i nostri iscritti vi sono professori universitari, moltissimi tecnici dell'ambiente e via dicendo — potevano essere utili per risolvere i problemi. Quindi, abbiamo proposto delle soluzioni, cercando di dare una mano, anche assumendo delle gestioni.

Ho letto le due proposte di legge che ci avete sottoposto e credo che entrambe siano molto buone. In particolare la seconda, approntata in un momento storico più avanzato, contiene importanti elementi di approfondimento. Alcuni degli aspetti che riferirò sono già presenti nella proposta di legge, tuttavia riteniamo che dovrebbero essere focalizzati meglio o che dovrebbe essere attribuita loro maggiore importanza.

Incentivare la ricerca è sempre un tema interessante, ma in Italia in questo momento non vi sono molti progetti, per esempio sui pannelli fotovoltaici. Bisognerebbe, invece, incentivare la ricerca sulle batterie, settore nel quale abbiamo notevoli competenze e grandi aziende che, tra l'altro, sono già abbastanza avanti. So, a questo proposito, di accordi anche con la FIAT per portare avanti questo progetto.

Credo, dunque, che se si debbano stabilire degli incentivi, questi debbano essere destinati all'aspetto più importante che, in questo momento, è quello delle batterie ricaricabili.

Un altro punto riguarda la concessione degli incentivi. Al riguardo, abbiamo il problema del rispetto degli standard, citato anche nei provvedimenti in esame. A questo riguardo, proporrei di stabilire, in via prioritaria, di riservare gli incentivi solo ai produttori di autovetture che rispettano gli standard. Infatti, non dobbiamo concedere gli incentivi a tutti e poi trovarci con autovetture senza la spina adatta, senza sistema della colonnina e così via. Quindi, vanno bene gli incentivi, ma solo a chi si adatta a produrre sistemi standard, non solo in Italia, ma in tutta Europa, dove, del resto, vi sono alcuni Paesi particolarmente avanzati in questo settore, che usano regolarmente le auto elettriche, anche se non in numero eccessivo, ma nell'ambito di un sistema organizzato.

Riguardo alle soluzioni tecnologiche, considerato il punto cui siamo oggi nella ricerca sulle batterie, direi che il sistema per cui la batteria si ricarica dell'80 per cento in trenta minuti è un buon sistema. Se calcoliamo in 150 chilometri la percorrenza di una vettura con le batterie a pieno carico, l'80 per cento significa un bel tratto di strada. Insomma, in questa prima fase, fino a quando non ci saranno le batterie che si ricaricano in brevissimo tempo, questo sistema che permette di ricaricare in mezz'ora l'80 per cento mi sembra ottimo.

Collegato strettamente a questo, è il tema delle colonnine di ricarica, che noi chiamiamo «stazioni di ricarica». Il problema è la mezz'ora necessaria per la ricarica: sembra un tempo breve, ma già quando andiamo a fare benzina e troviamo tre vetture davanti cerchiamo subito un'altra pompa. Quindi, quello di aspettare mezz'ora per la ricarica — magari aggiungendo un ulteriore quarto d'ora se troviamo un altro utente davanti a noi — diventa un problema da affrontare. Una soluzione potrebbe essere immaginare una colonnina «intelligente», che offra diversi tipi di servizi e non solo l'energia per caricare l'autovettura. Potrebbe, per esempio, fornire un collegamento *wireless*, per cui chi ha con sé il computer in quella



mezz'ora può continuare a lavorare. D'altra parte, ormai tutti ci fermiamo sul treno o in altri luoghi, apriamo il computer e lavoriamo. Potremmo, quindi, progettare la stazione di ricarica come una stazione di servizi. Parlavo del *wireless*, ma potrei proporre anche altri servizi, che si possono studiare. Quindi, in conclusione, una volta che si è deciso di costruire un certo numero di colonnine, proporrei che queste non siano monouso, ma offrano anche altri servizi.

Sempre a proposito delle colonnine di ricarica, come associazione abbiamo fatto una piccola indagine presso alcuni gestori di grandi supermercati, i quali hanno gradito l'idea di offrire una ricarica gratuita per le vetture elettriche come *benefit* per i clienti che spendono, per esempio, una certa cifra. Insomma, sembrano interessati a questa proposta innovativa. Del resto, oramai l'ambiente è anche un'etichetta per vendere. Si potrebbe immaginare, quindi, l'installazione delle colonnine anche in altri siti « commerciali », ad esempio fuori alla banca e via dicendo.

Aggiungerei un'ultima osservazione sempre riguardo alla collocazione delle colonnine. Fino a tre anni fa ero direttore delle politiche ambientali delle Ferrovie dello Stato. Nella sede centrale di Piazza della Croce Rossa vi sono — o perlomeno allora vi erano — 3.500 persone, di cui 500, 600 o forse mille vi si recano con la propria macchina. All'interno del palazzo e nelle vicinanze immediate ci sono sicuramente dei posti dove collocare le colonnine. Anche i grandi enti (ministeri, regioni, province e comuni) potrebbero installare colonnine autogestite all'interno degli edifici o in situazioni controllate; di più, l'ente potrebbe anche finanziare le ricariche, riducendo l'entità dell'investimento da parte di chi acquista. È evidente, infatti, che per acquistare una macchina pagandola il doppio — mi sembra che una vettura elettrica costi più o meno il doppio di una macchina normale — occorrono incentivi significativi, oltre alla motivazione ambientalista.

Un nostro socio che possiede anche delle carrozzerie — i nostri soci svolgono

svariate attività — mi suggeriva un'altra proposta, quella di prevedere un incentivo anche a chi non compra la macchina intera, ma solo il *kit* di trasformazione. Per esempio, chi possiede un'autovettura che sia ancora economicamente valida sul mercato e che abbia già un avanzato sistema tecnologico può montare un *kit* con una spesa di 3-4 mila euro, composto da un motore elettrico e un vano batterie. In questo caso, si potrebbe prevedere un incentivo ridotto e ottenere risultati simili. In questa fase, stiamo prevedendo misure più fattibili, poi è ovvio che, ragionando per così dire « con i piedi per terra », le cose possono anche cambiare.

Vorrei affrontare, inoltre, la questione dei centri storici. Apro una parentesi perché, abitando in piazza del Colosseo, vedo questo monumento mortificato — non so se da 2000 anni — e ridotto a una piazzola di circolazione di macchine, anche se poi arriva lo sponsor e lo ripulisce.

Venendo al discorso delle grandi città, introdurre l'elettrico a Roma — dico Roma perché siamo qui — sarebbe importantissimo, ma credo che questo possa avvenire solo dopo che si è stabilito che questa città è un parco archeologico mondiale. Se stabiliamo la salvaguardia di un'area storica importante — per la salute, per la circolazione, per il rumore, ma soprattutto per il sistema monumentale presente — e se dalla nuova legge escono indicazioni chiare e dirette, i sindaci dovrebbero decidere di individuare delle aree in cui si può entrare solo con l'elettrico.

A questo si collega il discorso dei taxi, le cui tariffe potrebbero anche aumentare. A noi piacciono i taxi, ma non è possibile vedere ancora vetture senza ammortizzatori o che producono fumatine nere, senza che nessuno mai le fermi. Io non ho mai visto un vigile fermare un taxi.

Allora, se veramente decidiamo di usare l'elettrico e dare questo primo segnale per l'utilizzo di questi veicoli nelle grandi città, forse potremmo avere un ottimo risultato in un breve periodo. E io che abito al Colosseo, potrei anche vivere meglio.

Inoltre, proporrei che il sistema di ricarica delle vetture funzioni con carte multitypo, come ormai si usa, ossia con l'addebito direttamente sul proprio conto oppure con un abbonamento acquistabile da un tabaccaio qualsiasi.

Concludo con un'ultima osservazione sull'impatto zero, che può essere ottenuto solo quando le vetture elettriche si alimentano con corrente proveniente da energie rinnovabili. Per cui, credo che questo obiettivo possa costituire una seconda fase del percorso.

A questo proposito, aggiungo solo due notizie che riguardano le tecnologie. Una novità che ho appreso ieri è che, probabilmente, in Cina a giugno prossimo verranno presentati pannelli prodotti dalla Sharp cinquanta volte più piccoli di quelli attualmente in circolazione. Ciò vuol dire che, teoricamente, si può costruire una piccola centrale sul tetto della propria macchina. Certo, non si sa quanti chilowatt si possono ottenere, ma finché c'è il sole si può continuare a ricaricare.

L'altra notizia proviene da un importante centro di studi americano, dove hanno ideato una vernice che contiene al suo interno cellule fotovoltaiche auto-orientanti. Di conseguenza, una vettura, verniciata con questi sistemi dalla casa produttrice, fornirebbe l'energia rinnovabile « sul posto ».

GIUSEPPE RENATO CROCE, *Presidente della Federazione europea difesa ecologica (FEDE)*. Buongiorno e grazie, anche a nome degli iscritti alla FEDE, di avermi invitato. Inizio con qualche notizia sulla Federazione europea difesa ecologica, che poteva avere solo un presidente che si chiama Croce e il segretario che si chiama Santicchia! Battute a parte, la FEDE, nata nel 1976, è un'associazione scientifica, iscritta nel registro degli istituti che possono fare ricerca per lo Stato anche se finora non ci ha chiamato nessuno! Nel corso di questi anni ci siamo specializzati soprattutto sul fronte del lavoro, ovvero della formazione, a titolo gratuito, dei soggetti sensibili, per esempio il Comando carabinieri per la tutela del lavoro, il NOE (Nucleo operativo ecologico) e così via.

Io stesso sto vivendo un'esperienza unica. Infatti, sono un magistrato di Cassazione che si è messo in quiescenza per svolgere un incarico unico in Europa, almeno per un magistrato. Sono il responsabile del servizio di prevenzione e protezione di ATAC, ed è un'esperienza che ha portato un beneficio a me e all'azienda, poiché io considero i problemi dal punto di vista della responsabilità. Ricoprendo questo ruolo, ho constatato sul campo tutte le problematiche che correttamente e esaurientemente ha affrontato il collega, con il quale sono pienamente d'accordo.

Mi sono permesso di riunire il gruppo di ricerca dell'ATAC e penso di fornire informazioni importanti alle Commissioni. La flotta di bus elettrici di ATAC è formata da 65 minibus da cinque metri ed è in progetto l'acquisto di quelli da 8-9 metri. Tuttavia, ATAC non ha potuto realizzare un progetto come quello che si dovrebbe perseguire con queste proposte di legge, perché lo ritiene ancora avveniristico, in quanto, oltre agli incentivi per il privato — che, invero, sono scarsi, anche se più di tanto non si può fare — si pone il problema delle infrastrutture e del costo d'acquisto. A questo punto, il parere di chi lavora per un servizio pubblico va nella direzione di incentivare l'elettrico nel pubblico. Infatti, il collega, con molta correttezza, ha posto l'accento sul fatto che purtroppo l'elettrico non dà emissioni zero, perché si pone a monte la questione della produzione di energia elettrica.

L'ATAC sta partecipando a un progetto di idrometano e possiede 400 veicoli di 12 metri a metano, le cui emissioni sono estremamente basse. È chiaro che questo può essere non consoni con i tempi storici che viviamo, che vedono un costante aumento del prezzo del petrolio; tuttavia, stiamo parlando sempre di emissioni intorno allo zero (per il GPL 0,70).

Ad ogni modo, per ATAC ciò ha comportato, anche in termini di sicurezza, una scelta economicamente vantaggiosa, considerando il momento in cui ci troviamo. Come vi dicevo, si sta progettando di acquistare dei veicoli elettrici di 8-9 metri.

I vantaggi hanno riguardato in particolare i centri storici. Abbiamo, poi, anche aumentato il parco dei filobus e dei tram — siamo a 116 — e questo mi induce a rivolgere un particolare appello alle Commissioni per far sì che nel trasporto pubblico ci si orienti verso l'elettrico. Peraltro, se si potesse verificare anche la possibilità di un incentivo in più e quindi un aumento di infrastrutture anche per il gas metano e il GPL, potremmo fare un ulteriore passo avanti in quanto il trasporto pubblico sarebbe molto più appetibile, visto il costo delle vetture elettriche per i privati. Il collega ha parlato di un costo doppio rispetto alle auto tradizionali, ma a me risulta che sia addirittura il triplo. Posso anche sbagliarmi evidentemente, ma le ricerche vanno in questo senso. Certo, la Panda costa 18.000 euro, ma mi chiedo chi possa comprare una Panda per andare in giro nel centro di Roma. Chiaramente si tenderà a qualcosa di più, quindi i costi saranno maggiori.

Non ho nulla di particolare da dire sui progetti di legge in discussione, che sono ben fatti. A questo proposito, vorrei complimentarmi con i relatori per le loro relazioni puntuali, che condivido pienamente. Ritengo di potermi fermare, presidente, e di aver mostrato che ATAC non è solo « parentopoli », ma anche elettricità !

**PRESIDENTE.** Vi ringrazio. Faremo i complimenti ai relatori e, visto che è presente, li facciamo anche all'onorevole Lulli, uno dei firmatari della legge.

Il presidente normalmente non fa domande, ma io ne vorrei porre una. Il professor Maccari parlava di svolgere un'operazione nei confronti dei comuni affinché proponessero regole secondo le quali, all'interno dei centri storici, si debbano utilizzare esclusivamente le auto elettriche. Mi permetto di allargare la questione, quindi le chiedo se lei ritiene che la soluzione del problema ambientale sia legata esclusivamente all'utilizzo di auto elettriche o anche — come mi pare

abbia accennato il dottor Croce — all'uso e all'incentivo di altri mezzi, per esempio a metano oppure a idrogeno.

Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**LUDOVICO VICO.** Vorrei avere qualche altra informazione dalle associazioni ANTA e FEDE in ordine a questa audizione specifica. Il vostro contributo è stato preciso, tuttavia il problema, più in generale, riguarda il noto obiettivo del 20-20-20. Pertanto, sarei interessato a capire il ruolo dell'auto elettrica nell'ambito di questo obiettivo dell'Unione europea, perché penso che il 20 sia un obiettivo difficile da raggiungere soprattutto nel nostro Paese, al netto delle politiche di incentivi che, ovviamente, come ogni provvedimento del genere, vanno in tariffa elettrica e non sulla fiscalità generale, su cui incide, invece, altro.

Dunque, un primo quesito è se le due associazioni ambientaliste considerano l'auto elettrica un contributo al raggiungimento di questo obiettivo europeo.

Riguardo alla mitologia sui costi elevati di queste auto, vorrei sottolineare che le *city car* della Mitsubishi, della Citroën e della Peugeot hanno prezzi a partire dai 30 mila euro, al netto degli incentivi. Non stiamo, quindi, più parlando del prototipo, bensì di *city car*. D'altronde, come faceva rilevare l'onorevole Lulli, le grandi marche hanno già annunciato che i prezzi sono sostanzialmente simili a quelli delle auto alimentate con oli combustibili o metano e GPL.

Tra le poche considerazioni alle quali le due proposte di legge ci inducono — perciò c'è questa insistenza congiunta da parte nostra — possiamo affermare che l'auto elettrica c'è già. Ovviamente, nella fase di passaggio noi avremo le auto elettriche accanto alle auto a olio combustibile, cioè avremo un aumento dei mezzi in circolazione, se non saranno previsti meccanismi diversi — e comunque occorrerà del tempo, quindi un periodo transitorio —



per cambiare alimentazione oppure tipologia di auto e incentivare le une rispetto alle altre.

Anche da questo punto di vista, l'incremento dell'utilizzo dell'auto elettrica potrebbe diventare, quindi, un obiettivo di una svolta più generale che possa riguardare anche il raggiungimento dell'obiettivo del 20-20-20 così come stabilito dall'Europa.

GABRIELE CIMADORO. Credo che l'onorevole Vico abbia riportato il problema nell'ambito della discussione in corso. È probabile che abbiamo dei dati diversi o sbagliati, tuttavia, oramai abbiamo auditato parecchie organizzazioni, per cui siamo arrivati alle considerazioni finali e abbiamo dati certi, sul fatto che — al di là delle diverse possibilità a beneficio dell'ambiente, dal metano al GPL, all'ibrido e via dicendo — il mondo dell'automobile e della ricerca va inevitabilmente verso l'elettrico, come emerge sia dall'insieme delle audizioni già svolte sia, non ultimo, dalle presentazioni effettuate in uno dei saloni più importanti d'Europa, chiuso la settimana scorsa a Ginevra.

Del resto, come diceva giustamente l'onorevole Vico, l'elettrico ha oramai costi non dico concorrenziali, ma quasi. Se la ricerca va avanti con questi ritmi, è chiaro che noi ne siamo fuori. L'onorevole Lulli e altri colleghi hanno posto una richiesta di prodotto elettrico proprio perché siamo esclusi da questo meccanismo. Infatti, abbiamo auditato l'amministratore delegato della FIAT Marchionne in congiunta con la Commissione trasporti e abbiamo scoperto che il gruppo Fiat si sta dedicando ad altro rispetto all'auto elettrica, sebbene sia l'unico in controtendenza rispetto alle altre grandi marche del mondo.

Credo — e ritengo che colleghi commissari ne siano convinti — che la soluzione finale sia solo ed esclusivamente l'elettrico. Pertanto, mi sembra strano che associazioni importanti come le vostre non abbiano questa sensazione o non siano arrivate a questa conclusione, mettendo ovviamente in campo anche altre soluzioni. Del resto, è vero che vi sono altre

opzioni, ma noi dovremmo spostare — o comunque cercare di farlo — l'attenzione del nostro prodotto nazionale su quel tipo di settore specifico, perché la tendenza è quella. Ecco, vorrei da voi un conforto su questa mia opinione.

ANDREA LULLI. Ringrazio gli auditati per le loro relazioni. Anch'io vorrei invitare a un approfondimento che, del resto, è utile anche a noi. Nelle audizioni svolte abbiamo assistito a una curiosa divaricazione sulle previsioni avanzate da tutte le case automobilistiche, eccetto FIAT. D'altra parte, proprio in audizione molte aziende automobilistiche presenti hanno dichiarato che nei prossimi mesi saranno immesse sul mercato auto elettriche a un prezzo identico a modelli analoghi a consumo termico. Naturalmente prendo atto di queste affermazioni che, pronunciate in una sede ufficiale, sono piuttosto impegnative e aspettiamo che accada quanto ci è stato riferito.

È utile, però, che su questo aspetto ci sia maggiore chiarezza. Sentiamo sempre parlare di questo differenziale di prezzo, mentre le case automobilistiche, che sono già impegnate in programmi rilevanti, lo negano. Credo, pertanto, che questo sia un punto da chiarire.

In secondo luogo, è evidente che l'elettrico non può essere l'unica modalità, ma siamo impegnati in un provvedimento sull'elettrico perché il GPL è stato già oggetto di iniziativa legislativa da parte del Parlamento, con incentivi (che ora sono terminati, ma se le risorse lo consentiranno, *nulla quaestio* a continuare a sostenere il GPL), e sul metano c'è un provvedimento di legge analogo in questa Commissione che sarà presto all'esame dell'Assemblea. Insomma, se riusciamo, non abbiamo difficoltà ad approvare anche in sede legislativa la proposta di legge sul metano.

Manca, quindi, un provvedimento sulla questione dell'elettrico, sulla quale mi pare vi sia uno sviluppo importante, anche perché le più grandi case automobilistiche del mondo affermano che la frontiera è questa, senza negare peraltro che vi possono essere anche altre soluzioni. Credo,

pertanto, sia giusto lavorare sulle flotte pubbliche e sull'aggancio con le fonti rinnovabili e, del resto, il progetto di legge che abbiamo presentato come Partito democratico — voglio ricordare che questa legge è iscritta nella quota dell'opposizione — contiene questi aspetti.

Mi sembra utile che si possa lavorare per l'infrastrutturazione del territorio, che è assolutamente necessaria. Questo è il punto principale che potrebbe avere ricadute negative, al di là dell'esperienza di alcune regioni italiane, come la Lombardia, l'Emilia ed altre. Un'infrastrutturazione del territorio è, quindi, decisiva. A questo fine, crediamo sia utile prevedere una sorta di patti territoriali, nell'ambito dei quali gli enti locali svolgano un ruolo centrale. Infatti, un'infrastrutturazione sul piano nazionale può essere raccomandata, si possono prevedere le grandi arterie come le autostrade, però è del tutto evidente che il primo impatto dell'auto elettrica avviene nelle città, perché è lì che porta un beneficio rilevante, almeno in via teorica.

Ecco, credo che un apporto delle associazioni ambientaliste su questo aspetto sia fondamentale. Oltre a quanto abbiamo ascoltato oggi, si può continuare anche nel prosieguo con un confronto, un puntello, una critica, che sarebbero bene accettati perché credo siamo davanti a un'occasione che questo Paese non può perdere.

Peraltro, personalmente ritengo che l'approccio al modello elettrico sia importante per questo Paese perché si adatta perfettamente a come sono fatti l'Italia e gli italiani. Difatti, si tratta di un modello che può consentire innovazioni di tipo incrementale. Personalmente sono anche favorevole al *kit*, però — come sa meglio di me — se non modifichiamo l'articolo 78 del Codice della strada non è possibile prevederlo, in quanto occorre affrontare la questione del *tuning*, sul quale credo sarebbe giusto arrivare a una liberalizzazione, da cui potrebbero trarre molto beneficio tutte le attività economiche italiane. Su questo mi sono battuto e continuerò a farlo. Si è modificato l'articolo 75 del Codice, che non risolve il problema,

secondo me, come non lo risolverà per il *kit*, che, tuttavia, potrebbe andare incontro a tante piccole imprese italiane che stanno lavorando sul motore elettrico. Sono, quindi, favorevole a quell'indicazione.

GIANCARLO DI VIZIA. L'onorevole Lulli, in verità, ha svolto un intervento molto esaustivo, ma ormai ho chiesto la parola e intervengo comunque.

Ringrazio ancora l'onorevole Lulli per l'ottimo intervento, che ha presentato una panoramica generale della questione. Lo dico perché il collega Cimadoro sembra convinto che il futuro sia solo nell'elettrico, mentre i nostri ospiti hanno parlato di rispetto ambientale considerando diversi tipi di fonti energetiche.

A questo proposito, faccio riferimento anche ad alcune esperienze europee. Per esempio, penso ai Paesi dell'Est, come l'Ungheria e altri, laddove grandi città hanno risolto il problema del trasporto pubblico incentivando soprattutto il metano. E mi sembra andassero in questo senso anche alcuni interventi dei nostri ospiti. D'altra parte, lo stesso onorevole Lulli ha affermato che, sebbene gran parte del futuro sia ascrivibile all'auto elettrica, nel breve e medio termine non può essere questo il solo strumento apprezzabile per la tutela ambientale. Del resto, come ha ricordato il collega, c'è già una legge sul metano e credo che questo Paese debba avere la possibilità di compiere scelte diverse, manifestando un maggiore impegno. Infatti, anche per il metano non è molto comodo in alcune regioni fare approvvigionamento.

Vorrei conoscere il vostro parere su questi aspetti.

GABRIELE CIMADORO. Vorrei sottolineare un particolare che rischiamo di dimenticare: l'auto elettrica non ha bisogno di manutenzione, o quasi.

PRESIDENTE. Evitiamo valori assoluti nelle nostre dichiarazioni. Parliamo di minore manutenzione.

Do la parola agli auditi per la replica.

ENNIO MACCARI, *Presidente dell'Associazione nazionale per la tutela dell'ambiente (ANTA)*. Signor presidente, è verissimo quello che lei ha detto: non abbiamo risolto il problema dell'inquinamento nelle città prevedendo le auto elettriche nei centri storici. Di certo, l'introduzione dell'auto elettrica è un elemento importante che, in una grande città, assume un significato preciso.

Quando si parla di inquinamento atmosferico in generale, non mi fermo mai al problema della città. Insegno igiene ambientale all'Università La Sapienza e dico sempre ai ragazzi che il problema dell'inquinamento atmosferico è complesso, perché occorre considerare una molteplicità di fattori. Penso all'esplosione di Chernobyl, all'eruzione del vulcano che ha impedito per un periodo i voli aerei, all'eruzione dell'Etna che fa arrivare il pulviscolo a Roma, alle tempeste di sabbia del Sahara che arrivano sull'Italia e così via. Infatti, occorre considerare quello che arriva da fuori e quello che produciamo noi all'interno. Nell'ambito di quello che produciamo all'interno rientra il riscaldamento degli appartamenti, delle scuole e via dicendo, oltre che degli impianti fuori norma. Il problema più grave è che non ci sono controlli su questi elementi « condominiali ».

A parte questo, l'auto elettrica è un fattore importante che, secondo me, dà il senso del cambiamento. D'altronde, da una parte dobbiamo cominciare, quindi partiamo dall'auto elettrica. Poi, sul buon esempio, in genere, qualcuno che si accoda lo si trova sempre. Su questo sono sempre ottimista.

Riguardo all'intervento dell'onorevole Vico e al discorso dell'obiettivo del 20-20-20, sicuramente un contributo viene dalle vetture elettriche, soprattutto se puntiamo a un concetto di base, ovvero a produrre più energia possibile con le fonti rinnovabili. A quel punto, avremmo un risultato doppio, quello dell'utilizzo e del raggiungimento del 20-20-20.

Tutti abbiamo parlato del metano che, lo ricordo, compriamo dall'estero; quindi, se succede qualcosa nei Paesi da cui lo

acquistiamo, rimaniamo senza gas, senza metano, senza petrolio e così via. Siamo sempre troppo legati a fonti estere di approvvigionamento e se dovessero decidere di chiuderci il rubinetto dovremmo rivolgerci ad altri, per esempio alla Francia, il cui nucleare mi sembra che ci fornisca il 30 per cento dell'energia che usiamo in Italia. Mi sembra, quindi, che siamo troppo dipendenti dagli altri per l'energia.

Tornando al discorso del metano, cinque giorni fa ho venduto una FIAT Panda a metano, che andava splendidamente, solo perché non avevo dove rifornirmi. Per Roma avevo un tracciato: se mi trovo nella zona dell'Eur arrivo verso l'autostrada di Fiumicino e trovo una stazione di rifornimento; se sono sul raccordo presso la Casilina, ce n'è un'altra; se sono nella zona Appia, ce n'è un'altra. Ma poi, quando finalmente si arriva al distributore, c'è una fila enorme.

Avete mai provato a percorrere l'autostrada con una macchina a metano? Non ci sono stazioni per il rifornimento delle auto a metano sulle autostrade italiane. Per rifornirsi bisogna uscire dall'autostrada e poi rientrarvi.

Va bene, allora, favorire il metano, ma prima si devono prevedere le infrastrutture adatte. Non possiamo diventare tutti *boy scout* per il metano, e poi non sappiamo dove rifornirci. Questo è uno degli elementi che volevo precisare anche all'amico Croce.

Riguardo, infine, al costo della vettura, l'onorevole Lulli diceva che le vetture elettriche, più o meno, hanno costi simili alle altre. Ebbene, siccome amo l'elettrico, come tutte le novità ambientali, mi sono interessato per acquistare una vettura elettrica. Ho consultato *Quattroruote* e diversi siti internet — ho anche visto che è uscita la Leaf della Nissan — ma non ho ancora scoperto il prezzo definitivo di una vettura elettrica sul mercato italiano. L'unico prezzo che ho appreso è quello, appunto, della Leaf, che si aggira sui 28-30 mila euro. Infatti, avevo pensato di prenderla in *leasing* e di scaricarne i costi gradualmente.

In sintesi, vi sono due elementi che si incontrano: un prezzo più accessibile delle vetture e l'aumento del petrolio. Apro una parentesi per dire che il petrolio non potrà che aumentare perché la Cina e l'India stanno crescendo, per cui tutti vorranno la macchina e tutti useranno il petrolio. Dove ci sono i soldi, lì si venderà il petrolio e si stabilirà di conseguenza il prezzo. Noi, in Italia, per un litro di carburante arriveremo a pagare cifre incredibili. Questo sarà l'altro elemento che si collega al prezzo basso, o meglio concorrenziale, di una vettura elettrica. Il costo enorme del petrolio, da una parte, e il costo più contenuto di una vettura elettrica, dall'altro, genera una convenienza nel bilancio annuo del cittadino, che investe sull'auto ciò che risparmia in carburante. Del resto, il cittadino deve fare questi conti.

Volevo aggiungere che, nel momento in cui si approva un progetto sulle auto elettriche, deve essere obbligatorio installare delle stazioni di ricarica sull'autostrada, per lo meno a distanze prevedibili. Quindi, se una vettura con la batteria carica fa 150 chilometri, prevediamo una colonnina ogni 100 chilometri.

ANDREA LULLI. La ricarica oppure il cambio della batteria in un'officina attrezzata?

ENNIO MACCARI, *Presidente dell'Associazione nazionale per la tutela dell'ambiente (ANTA)*. Ho letto anche del cambio batteria e ho cercato di capire meglio come funziona. Il cambio batteria può essere effettuato solo da strutture con molta disponibilità economica; difatti, un comune ricambista non può acquistare, faccio per dire, 100 apparecchi per i ricambi, perché dovrebbe investire una somma troppo ingente. Tuttavia, anche su questo, direi di andare avanti e vedere, lungo la strada, come si svolgono i fatti.

In conclusione, circa il rapporto con le associazioni, vorrei precisare che mi sono sempre lamentato perché ci chiamavano poco o per niente, quindi ho dovuto trovare delle nicchie per mantenere per ventiquattro anni un'associazione con 75 mila

iscritti. Sono andato nei comuni, dal sindaco, nell'area marina protetta a proporre progetti. In questo modo, siamo sopravvissuti per ventiquattro anni. Pertanto, se qualcuno al vostro livello intende ascoltarci anche su qualche progetto che abbiamo già svolto o vorremo svolgere, siamo disponibilissimi.

GIUSEPPE RENATO CROCE, *Presidente della Federazione europea difesa ecologica (FEDE)*. Signor presidente, è chiaro che in quest'aula sono state dette cose ovvie, non ultronee o inutili, perché non si può non essere d'accordo con l'alternativa dell'auto elettrica. Tuttavia, dobbiamo considerare la realtà. Io riporto l'esperienza di una grande azienda, perché penso sia più interessante per le Commissioni. Il collega ha letto nel mio pensiero per quanto riguarda il privato, eccetto alcuni aspetti minori che ci differenziano.

Se un'azienda come ATAC, ovvero la più grande azienda di servizio di trasporto pubblico in Italia, che ha una sezione di ricerca notevole, ha puntato sull'elettrico, ma soprattutto sull'idrometano – diffuso a Ravenna e soprattutto a Reggio Emilia – è perché evidentemente, da un punto di vista industriale, deve creare le alternative di cui parla giustamente il collega.

Ora, se noi facciamo un discorso di lungo periodo, sono completamente d'accordo con quanto è stato affermato, ma noi dobbiamo ragionare a breve termine. La immaginiamo una famiglia media italiana che, vivendo con 1.700 euro al mese, compra una *city car* da 30 mila euro? Non potrà mai farlo. Il collega fa il *leasing* e scarica i costi, ma un operaio non ha questa possibilità.

Sono dell'idea che dobbiamo prevedere ulteriori incentivi affinché le comunità utilizzino il mezzo pubblico. Questa è una proposta che può essere accettata o meno, tuttavia l'esperienza mi dice che, se aumentano i prezzi petroliferi, aumenta la benzina, come al solito si camminerà tre giorni alla settimana e per il resto si dovrà usare il mezzo pubblico. Incrementando l'uso del mezzo pubblico, i 400 veicoli a metano che abbiamo adesso potrebbero

essere trasformati in altrettanti mezzi elettrici. Allora avremmo anche emissioni molto inferiori. Del resto, si può dire che ATAC con i 63 minibus elettrici ha coperto il centro storico.

Rimane, tuttavia, la questione a cui faceva riferimento il collega, circa la provenienza di questa energia che è ipocritamente definita « pulita ». Quindi il problema è a monte e concerne il fotovoltaico e via scorrendo. Per questa ragione, direi di portare avanti questo discorso avveniristico, che per noi è anche di civiltà, sul quale — presidente, mi consenta la battuta — noi abbiamo molta fede! Ciò nonostante, non escludiamo altre opzioni. Per esempio, c'è presso l'ENEA un progetto sull'utilizzo dell'idrogeno e qui a Roma abbiamo addirittura un distributore di idrogeno dell'AGIP vicino a Tor Pagnotta.

Non tarpiamoci, quindi, le ali, visto che l'ENEA sta andando avanti in questa direzione dal 2008-2009. Dunque, il mio auspicio è che le strade restino tutte aperte. Va bene giocare sull'elettrico, ma senza essere ipocriti, dimenticando da dove prendiamo l'energia.

PRESIDENTE. Ringrazio gli auditi e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13,10.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

---

*Licenziato per la stampa  
il 13 maggio 2011.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO