

COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica. C. 2844 Lulli (*Esame e rinvio*) 14

SEDE REFERENTE

Mercoledì 6 ottobre 2010. — Presidenza del presidente della X Commissione, Manuela DAL LAGO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.35.

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

C. 2844 Lulli.

(*Esame e rinvio*).

Le Commissioni iniziano l'esame del provvedimento.

Manuela DAL LAGO, *presidente*, comunica che è stata assegnata alla X Commissione la proposta di legge Ghiglia C. 3553, recante disposizioni per la realizzazione di reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Sottolinea che la proposta ha un contenuto omologo alla proposta Lulli, pur essendo assegnata alla sola X Commissione. Propone, pertanto, alle Commissioni di deliberare in merito alla riassegnazione

della proposta Ghiglia C. 3553 in sede congiunta con la IX Commissione, al fine di procedere al suo naturale abbinamento.

Le Commissioni deliberano in tal senso.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore per la IX Commissione*, osserva che, con riferimento alle competenze della IX Commissione, la proposta di legge in esame introduce norme per il rinnovo del parco circolante e per la circolazione nelle zone a traffico limitato. Si tratta di un intervento legislativo che appare particolarmente opportuno, anche alla luce delle importanti iniziative che l'Unione europea sta attivando per affrontare il problema della tutela dell'ambiente nel settore dei trasporti. Va segnalato, in proposito, che la Commissione europea ha presentato il 28 aprile scorso una strategia per promuovere i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico (COM(2010)186) intesa a garantire la sostenibilità della mobilità nel lungo termine, in vista del futuro consistente incremento del parco auto (1,6 miliardi di veicoli nel 2030) e della crescente carenza di risorse energetiche. Obiettivo principale dell'iniziativa è quello di valorizzare appieno le potenzialità dei veicoli verdi nella lotta contro il cambiamento climatico,

considerato che il trasporto è responsabile di circa un quarto delle emissioni di CO₂ nell'UE, riducendo la dipendenza dal petrolio e favorendo lo sviluppo di tecnologie di propulsione alternativa nell'ambito della industria automobilistica dell'UE, per promuoverne la competitività e la creazione di nuovi posti di lavoro.

Queste linee di intervento devono assumere carattere prioritario per il nostro Paese, che è al primo posto in Europa per numero di veicoli circolanti in rapporto alla popolazione (1.69 abitanti per auto).

Passando alle specifiche previsioni della proposta di legge, sottolinea che il comma 5 dell'articolo 1 modifica l'articolo 1 del decreto legge n. 5/2009, che concede incentivi per il rinnovo del parco circolante e per l'acquisto di veicoli ecologici. Il comma 3 di tale articolo prevede un incremento di 1.500 euro del contributo previsto per l'acquisto di autovetture nuove di fabbrica omologate dal costruttore per la circolazione mediante alimentazione esclusiva o doppia con gas metano nonché mediante alimentazione elettrica ovvero ad idrogeno, nel caso in cui il veicolo acquistato, nell'alimentazione ivi considerata, abbia emissioni di CO₂ non superiori a 120 grammi per chilometro. La proposta di legge modifica tale previsione, specificando che il contributo si applichi, oltre che ai veicoli alimentati ad idrogeno, ai veicoli elettrici omologati dal costruttore per la circolazione mediante doppia alimentazione. Viene inoltre previsto un aumento dei contributi per l'acquisto di veicoli omologati dal costruttore per la circolazione mediante esclusiva alimentazione elettrica: per le autovetture ad alimentazione a metano, idrogeno ed elettrica a doppia alimentazione, il contributo passerebbe da 1.500 a 7.000 euro, cui si aggiungono 1.500 euro, in caso di rottamazione; per gli autocarri a metano di massa massima fino a 3.500 chilogrammi, il contributo aumenterebbe da 4.000 a 7.000 euro, oltre a 2.500 euro in caso di rottamazione.

In tema di circolazione nelle zone a traffico limitato, il comma 8 stabilisce che le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, devono consentire la circola-

zione dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica in tali aree, escludendoli dai provvedimenti di sospensione della circolazione. In proposito, va ricordato che l'articolo 12, comma 2, del decreto-legge n. 223 del 2006, a tutela del diritto alla salute, alla salubrità ambientale ed alla sicurezza degli utenti della strada e dell'interesse pubblico ad una adeguata mobilità urbana, demanda agli enti locali la disciplina delle modalità di accesso, transito e fermata nelle diverse aree dei centri abitati di ciascuna categoria di veicolo.

Marco MAGGIONI (LNP), *relatore per la X Commissione*, sottolinea che la proposta di legge in esame reca disposizioni volte allo sviluppo dell'automobile elettrica, in modo da consentire all'Italia di allinearsi ai maggiori Paesi europei per quanto riguarda l'innovazione nel campo della mobilità a emissioni zero, attualmente l'unica tecnologia in grado di consentire in tempi relativamente brevi il raggiungimento del citato obiettivo.

Per quanto riguarda i lavori nell'ambito delle istituzioni dell'Unione europea, ricordo che il 28 aprile la Commissione europea ha presentato una strategia per promuovere i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico (COM(2010)186) intesa a garantire la sostenibilità della mobilità nel lungo termine in accordo con gli obiettivi definiti dalla strategia UE 2020 che perseguono la promozione di un'economia più verde, competitiva ed efficace nell'utilizzo delle risorse, nonché la « decarbonizzazione » del settore dei trasporti (riduzione delle emissioni tra l'80 e il 95 per cento entro il 2050).

In tale contesto, la strategia considera necessario definire un quadro politico adeguato e neutro dal punto di vista tecnologico per il settore dei veicoli alimentati da un motore ricaricato con energia elettrica – immagazzinata in batterie o altri dispositivi di stoccaggio a bordo, individuando una serie di azioni specifiche per favorirne lo sviluppo.

Per quanto riguarda il collegamento con gli altri provvedimenti legislativi all'esame segnalo che presso la X Commis-

sione della Camera è in corso l'esame delle proposte di legge C. 2172 e abb. recanti disposizioni in materia di utilizzo del metano come carburante per autotrazione.

Presso la IX Commissione della Camera è invece all'esame il testo unificato delle proposte di legge C. 2184 e abb. recante misure per il sostegno dello sviluppo di sistemi di mobilità ad alta sostenibilità con impiego di idrogeno e carburanti ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica.

La proposta in commento che consta di un articolo unico, come enunciato nella relazione illustrativa, intende promuovere la creazione di infrastrutture di servizio per le auto elettriche attraverso l'elargizione di incentivi agli enti locali e alle compagnie elettriche, incrementando quelli attualmente destinati a promuovere l'acquisto dei veicoli elettrici e puntando sulle fonti rinnovabili – in particolare sull'eolico e sul solare fotovoltaico – per alimentare le batterie delle automobili elettriche, al fine di raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero.

Con particolare riferimento alle disposizioni riconducibili alle competenze della X Commissione si evidenzia quanto segue.

Il comma 1, al fine di sviluppare una rete diffusa di distribuzione per il rifornimento dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica, prevede il rifinanziamento del Fondo per la mobilità sostenibile, previsto dal comma 1121 e segg. dell'articolo 1 della legge n. 296 del 2006 (finanziaria 2007), nella misura di 50 milioni di euro annui a decorrere dal 2010.

Il comma 2 prevede un incremento delle risorse del Fondo per la competitività e lo sviluppo pari a 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2010, al fine di incentivare lo sviluppo di impianti eolici e fotovoltaici destinati al rifornimento dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica.

Il comma 3 prevede che per il finanziamento dei progetti di cui ai commi 1 e 2 – funzionali allo sviluppo dell'automobile elettrica – sono utilizzabili anche i fondi destinati ai contratti di area, strumento della programmazione negoziata, di cui all'articolo 2, comma 203, lettera f),

della legge 662 del 1996. Le ultime assegnazioni di risorse destinate ai contratti d'area risalgono al 2004 in quanto l'utilizzo dello strumento del contratto d'area è stato, di fatto, sospeso in questi ultimi anni.

In merito alla effettiva sussistenza e disponibilità dei fondi stanziati per i contratti d'area che, in base alla norma in esame, potrebbero essere destinati al finanziamento dei progetti di sviluppo dell'automobile elettrica, sarebbe quindi opportuno un chiarimento da parte del Governo.

Ai sensi del comma 4, i finanziamenti previsti ai precedenti commi 1 e 2 sono destinati, in particolare, alla realizzazione di progetti promossi dai comuni o dalle regioni concernenti:

a) la realizzazione e l'esclusivo utilizzo di impianti eolici e fotovoltaici per il rifornimento dei veicoli ad esclusiva alimentazione elettrica; b) la diffusione sul territorio comunale, regionale e nazionale, specie in città e sulla rete autostradale, di stazioni, colonnine e strutture di ricarica o di scambio delle batterie; 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.

I commi 6 e 7 prevedono l'introduzione di misure fiscali finalizzate ad incentivare l'utilizzo delle auto elettriche. Il comma 6, in particolare, affida ad un decreto del ministro dell'economia e delle finanze la fissazione di modalità e criteri relativi alle seguenti agevolazioni fiscali:

a) riduzione del periodo di ammortamento dei veicoli acquistati da società;

b) esclusione dal pagamento di tasse specifiche sull'elettricità fornita dagli impianti eolici e fotovoltaici destinati al rifornimento dei veicoli in oggetto.

Il comma 7 stabilisce che le regioni dovranno disporre un regime di esenzione

dal pagamento della tassa di proprietà dei veicoli (bollo auto) ad esclusiva alimentazione elettrica.

Sul piano finanziario, la norma determina una riduzione del gettito fiscale in favore delle regioni. Al riguardo si ricorda che la disciplina sul federalismo fiscale di cui alla legge n. 42 del 2009 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione) favorisce una più ampia autonomia impositiva delle regioni.

Il comma 9 reca, infine, la clausola di copertura finanziaria disponendo che agli oneri derivanti dall'attuazione del provvedimento, pari a 210 milioni di euro a decorrere dall'anno 2010, si faccia fronte utilizzando le entrate derivanti da un contributo di 1,5 centesimi di euro per ogni bottiglia in materiale plastico venduta al pubblico.

Il medesimo comma, oltre a recare la definizioni di materiale plastico inteso

come « 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 », affida al Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il ministro dello sviluppo economico, la definizione dei criteri e delle modalità di versamento del contributo.

Carlo MONAI (IdV) dichiara di voler sottoscrivere, insieme al collega Cimadoro, la proposta di legge in esame.

Manuela DAL LAGO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.