

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 (*Seguito esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 3553*) 8

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del presidente e dell'amministratore delegato di Telecom Italia Spa sul piano industriale del gruppo 14

SEDE REFERENTE

Martedì 19 ottobre 2010. — Presidenza del presidente della X Commissione, Manuela DAL LAGO.

La seduta comincia alle 13.10.

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

C. 2844 Lulli.

(Seguito esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 3553).

Le Commissioni proseguono l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 6 ottobre 2010.

Manuela DAL LAGO, *presidente*, ricorda che nella seduta del 6 ottobre 2010 i relatori Bergamini e Maggioni hanno svolto le relazioni introduttive.

Avverte che, in accoglimento della richiesta deliberata dalle Commissioni riu-

nite nella seduta del 6 ottobre 2010, in data 12 ottobre 2010 è stata assegnata alle Commissioni riunite IX e X la proposta di legge Ghiglia C. 3553, assegnata precedentemente soltanto alla X Commissione. Dal momento che la proposta di legge Ghiglia C. 3553 verte su materia analoga alla proposta di legge Lulli C. 2844, propone alle Commissioni di procedere all'abbinamento.

Le Commissioni concordano.

Manuela DAL LAGO, *presidente*, comunica che sono pervenute alle presidenze delle Commissioni IX e X numerose richieste di audizioni da parte di soggetti interessati alla materia in esame e ritiene pertanto che sarebbe opportuna una riunione dei due Uffici di Presidenza al fine di valutare l'opportunità di procedere allo svolgimento di un'indagine conoscitiva. Invita quindi uno dei due relatori a integrare quanto già illustrato nella seduta del 6 ottobre, in modo da dar conto anche dei contenuti della proposta di legge Ghiglia C. 3553.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore per la IX Commissione*, concorda con la proposta del presidente di svolgere un'indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame delle proposte di legge in titolo al fine di ascoltare numerosi soggetti interessati alla materia.

Illustra, quindi, il contenuto della proposta di legge Ghiglia C. 3553, di cui è stato testé deliberato l'abbinamento. Sottolinea che essa è volta a promuovere e facilitare lo sviluppo delle attività economiche nel campo della mobilità elettrica veicolare, nella loro attuale fase iniziale, in considerazione degli effetti di tutela ambientale da ciò derivanti. L'incentivazione all'utilizzo dell'auto elettrica sarà attuata non solo attraverso lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica dei veicoli, ma anche attraverso misure di carattere incentivante all'acquisto e la promozione di politiche locali di mobilità elettrica. L'automobile elettrica è attualmente l'unica tecnologia che consente di raggiungere, in tempi relativamente brevi, l'obiettivo di ridurre sensibilmente i livelli di polveri sottili nelle aree urbane di maggiori dimensioni del nostro Paese, e al contempo con la sua implementazione e diffusione la produzione di tali veicoli puliti ed efficienti sarà in grado di aumentare la competitività delle imprese italiane e di consentire la creazione di nuovi posti di lavoro.

I veicoli elettrici a batteria sono una soluzione tecnicamente disponibile (molti modelli sono in procinto di entrare sul mercato), in grado di garantire risparmi energetici e riduzioni delle emissioni di polveri sottili nell'ambiente anche superiori al 50 per cento in rapporto ai veicoli equivalenti con motore endotermico e sono caratterizzati da emissioni locali ridotte se non del tutto nulle. Inoltre, poiché quasi il 90 per cento dei nostri tragitti quotidiani copre meno di 60 chilometri e le automobili elettriche con una ricarica possono raggiungere 150-250 chilometri di autonomia, questa tipologia di veicoli potrebbe potenzialmente aggiudicarsi il 20-35 per cento del

mercato complessivo della mobilità su strada, a condizione di creare i presupposti perché ciò avvenga. Non essendoci motivi di ordine economico che possano frenare lo sviluppo delle auto elettriche, la diffusione dell'utilizzo dell'auto elettrica richiede la realizzazione e lo sviluppo di adeguate infrastrutture per la ricarica dei veicoli, la cui mancanza o insufficienza costituisce il principale ostacolo all'affermazione di tale approccio alla mobilità.

L'articolo 1 propone di considerare la realizzazione di un'adeguata rete infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici come obiettivo prioritario e urgente degli interventi statali e regionali a tutela della salute e dell'ambiente, per la riduzione delle emissioni nocive, per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico, per il contrasto del riscaldamento globale, per il perseguimento dei livelli di emissioni fissati dal regolamento (CE) 443/2009 e per contribuire alla strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico, di cui alla comunicazione COM(2010)186. La realizzazione della rete infrastrutturale deve essere considerata anche nell'ambito degli interventi per l'ammodernamento del sistema stradale urbano ed extraurbano, per la promozione della ricerca e dello sviluppo nel settore delle tecnologie avanzate, per l'incentivazione dell'economia reale e per l'adeguamento tecnologico degli edifici pubblici e privati.

L'articolo 2 si occupa del raccordo con la legislazione regionale, prevedendo che le regioni emanino le norme di loro competenza nel rispetto dei principi fondamentali stabiliti dal provvedimento in esame (le regioni a statuto speciale vi provvedono in conformità ai loro statuti). Le disposizioni regionali devono comunque salvaguardare l'unità economica nazionale e i livelli essenziali delle prestazioni sul territorio statale. Sino all'entrata in vigore delle disposizioni regionali si applicano le disposizioni di cui al provvedimento in esame. Si prevede, inoltre, la stipula di

un'intesa per assicurare posizioni unitarie e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi sul territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica dei veicoli elettrici.

L'articolo 3 consente – fatte salve le competenze della UE – la realizzazione e l'installazione di reti infrastrutturali di ricarica rispondenti agli *standard* fissati dal regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) n. 100, il quale stabilisce i requisiti di sicurezza per l'omologazione dei veicoli a propulsione elettrica (interamente elettrici o ibridi). Spetterà agli organismi nazionali di normalizzazione (UNI e CEI) adottare i provvedimenti necessari di adeguamento ai suddetti *standard*.

L'articolo 4, ai commi da 1 a 4, reca norme di agevolazione tributaria. In particolare, il comma 1 interviene sull'articolo 19-bis.1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972 (Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto) al fine di disciplinare la misura della detrazione dell'IVA pagata per gli acquisti di autoveicoli elettrici nonché degli apparecchi e delle altre infrastrutture destinate alla ricarica stessa. Si introduce, per il periodo compreso tra il 2010 e il 2015, la detraibilità dell'IVA assolta sugli acquisti dei beni sopra indicati in misura diversa per ciascun anno, indipendentemente dal loro utilizzo esclusivo nell'esercizio d'impresa. In particolare, la norma prevede una diversa quota annua di IVA detraibile fissata in misura pari al 100 per cento per l'anno 2010 e decrescente negli anni successivi fino a raggiungere il 50 per cento nell'anno 2015 (lettera *a*). La lettera *b*) del comma 1 prevede poi che, a decorrere dall'anno 2016, la quota detraibile di IVA assolta sugli acquisti – per i beni sopra indicati non utilizzati esclusivamente nell'esercizio dell'impresa, arte o professione – è fissata in misura pari al 45 per cento. Il comma 2 interviene sulla Tabella A, parte II, allegata ad decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972 al fine di inserire tra i beni assoggettati ad aliquota agevolata IVA (4 per cento) le cessioni di « prodotti e apparecchiature

per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e prestazioni d'opera o di servizi per la loro installazione e attivazione, comprese le relative opere edilizie ». Il comma 3 prevede l'applicazione della detrazione IRPEF (36 per cento), di cui all'articolo 1 della legge n. 449 del 1997, anche relativamente alle spese per la costruzione e per l'installazione delle infrastrutture elettriche di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica negli edifici privati, anche condominiali. Qualora la spesa sia superiore a 10.000 euro, l'ammontare della detrazione deve essere ripartita in tre annualità. Il comma 4 concede ai Comuni la facoltà di introdurre agevolazioni o esenzioni in materia di tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (TOSAP) e di imposta comunale sugli immobili (ICI) in favore dei proprietari di immobili che eseguono interventi diretti all'installazione e all'attivazione di infrastrutture di ricarica elettrica veicolare a servizio dei veicoli alimentati ad energia.

L'articolo 4, ai commi da 5 a 9, istituisce un fondo, di durata quinquennale, denominato Fondo nazionale di incentivazione per lo sviluppo della mobilità elettrica. Le risorse del Fondo sono utilizzate per la concessione ai consumatori finali di contributi per l'acquisto di autoveicoli elettrici e per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione delle infrastrutture di ricarica, nonché per la concessione di contributi ai comuni per la realizzazione di reti infrastrutturali di ricarica negli spazi di sosta pubblici e privati. L'erogazione dei contributi è regolata annualmente con decreto del Ministro dell'ambiente. Gli importi dei contributi per l'acquisto dei veicoli elettrici sono fissati in misura più elevata per i primi anni del quinquennio di operatività del Fondo, per favorire una più rapida introduzione di tale tipologia di veicoli. Il menzionato decreto potrà porre a carico delle società e dei soggetti gestori del sistema di distribuzione dei carburanti una quota dei fondi da destinare ai

comuni per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica. In tal caso, a fronte di tale onere, i suddetti soggetti potranno incrementare la tariffa dell'energia elettrica di massimo euro 0,25 kw all'ora. Infine, il decreto può riservare una quota, non superiore al 40 per cento dello stanziamento, alla concessione di contributi per il rinnovo e la sostituzione di flotte di veicoli pubblici o privati.

L'articolo 5 prevede la formulazione da parte del Consiglio dei ministri, su proposta del ministro dello sviluppo economico, di indicazioni destinate all'Autorità per l'energia con riferimento alla ricarica dei veicoli elettrici e alla realizzazione delle relative infrastrutture. Tali indicazioni, tra l'altro, devono evidenziare le esigenze relative alla determinazione di tariffe elettriche per la ricarica dei veicoli che incentivino l'utilizzo dei veicoli elettrici specie nella fase di *start up* del mercato e almeno per i primi cinque anni, alla definizione di particolari criteri e modalità di recupero dei costi sostenuti nell'interesse generale, alla differenziazione tra i regimi tariffari del servizio privato o domestico di ricarica dei veicoli da una parte e di quello pubblico o collettivo dall'altra, alla correlazione dei meccanismi tariffari per la ricarica dei veicoli elettrici all'agevolazione del maggior consumo e alla correlazione dei provvedimenti di determinazione delle tariffe a tutte le ulteriori specificità della filiera della produzione e distribuzione dell'elettricità per la ricarica dei veicoli. Entro due mesi dalla formulazione delle suddette indicazioni L'AEEG provvederà all'adozione dei provvedimenti di sua competenza.

L'articolo 6 introduce norme volte a semplificare la creazione di punti di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici. Tali interventi diretti alla realizzazione o all'adeguamento degli impianti elettrici per le infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli rientrano tra gli interventi di manutenzione straordinaria che ai sensi del TU dell'edilizia (decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001) sono ricompresi nell'attività edilizia libera (ovvero realizzabili senza alcun titolo abili-

tativi ma previa comunicazione all'amministrazione comunale dell'inizio dei lavori). Qualora gli stessi interventi incidano sulle parti strutturali dell'edificio o comportino un aumento del numero delle unità immobiliari o implicino un incremento dei parametri urbanistici, la loro esecuzione è soggetta, invece, a DIA ai sensi degli articoli 22 e seguenti del citato TU dell'edilizia. Conseguentemente viene previsto anche l'adeguamento dei regolamenti edilizi comunali (analogamente a quanto disposto per l'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili) che devono prevedere, entro il 1° gennaio 2011 e ai fini del conseguimento del relativo titolo abilitativo edilizio, l'obbligatorietà, per gli edifici di nuova costruzione e per gli interventi di ristrutturazione edilizia, dell'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli. Le leggi regionali possono regolamentare diversamente la materia dei titoli abilitativi, fermo restando che tali disposizioni non devono comportare un aggravamento del regime giuridico edilizio delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli, anche per gli aspetti procedurali.

L'articolo 7 reca norme relative alla regolamentazione dei punti di ricarica. Viene previsto che, fatto salvo il regime giuridico sull'uso delle cose comuni previsto dall'articolo 1102 del codice civile, qualora le opere edilizie per l'installazione dei punti di ricarica dei veicoli in edifici privati comportino l'obbligo di deliberazione degli organi del condominio, queste ultime, ove abbiano per oggetto le innovazioni dirette a installare prese di alimentazione per veicoli alimentati ad energia elettrica, devono essere approvate dall'assemblea del condominio con le maggioranze previste dall'articolo 1136, secondo e terzo comma, del codice civile (cioè un numero di voti che rappresenti la maggioranza degli intervenuti e almeno la metà del valore dell'edificio in prima convocazione, oppure, in seconda convocazione, un numero di voti che rappresenti il terzo dei partecipanti al condominio e almeno un terzo del valore dell'edificio).

Viene, inoltre, salvaguardato il diritto del singolo condomino di installare a proprie spese i punti di ricarica qualora il condominio rifiuti di assumere le previste deliberazioni. Da ultimo si prevede un incentivo economico, pari ad una detrazione dall'imposta lorda per una quota pari al 55 per cento degli importi rimasti a carico del contribuente e fino a un massimo di euro 1.500, a copertura delle spese documentate per l'installazione di impianti elettrici di ricarica, sia negli spazi condominiali che nella propria abitazione, per un periodo di due anni a decorrere dall'entrata in vigore della proposta di legge in esame.

L'articolo 8 reca norme in materia urbanistica relative alle infrastrutture dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici. Viene previsto che le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli elettrici costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili su tutto il territorio comunale in regime di esenzione dal contributo di costruzione ai sensi dell'articolo 17 del citato TU dell'edilizia. Le leggi regionali dovranno quindi stabilire contenuti, modalità e termini temporali tassativi affinché gli strumenti urbanistici generali e di programmazione territoriale prevedano uno *standard* minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli elettrici. Le leggi regionali dovranno inoltre prevedere che gli strumenti urbanistici e di programmazione rechino uno *standard* minimo di dotazione di impianti di ricarica dei veicoli elettrici ad uso collettivo a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento.

L'articolo 9 prevede una integrazione della « Strategia energetica nazionale », lo strumento di indirizzo e programmazione a carattere generale della politica energetica nazionale introdotto dall'articolo 7 del decreto-legge n. 112 del 2008. L'integrazione dovrà indicare priorità e misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi fissati dall'articolo 1 della proposta di legge in esame e riguarderà anche l'incremento degli investimenti in ricerca e svi-

luppo nel settore delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e la partecipazione ad accordi internazionali di cooperazione tecnologica in tale settore.

L'articolo 10 prevede l'adozione, da parte del Governo, di un piano strategico per la realizzazione di una rete di stazioni di servizio per i veicoli elettrici. In particolare, si prevede che i costi della ricarica siano addebitati al cliente che la effettua, con un sistema di tariffe differenziate e regolamentando i tempi di ricarica in modo da ottimizzare le disponibilità della rete elettrica. Le regioni possono disporre esenzioni dalle tasse di proprietà per i veicoli elettrici e le amministrazioni locali consentono la circolazione di tali veicoli nelle aree a traffico limitato e li escludono dai blocchi della circolazione. Il Ministero dell'ambiente partecipa, fino al 50 per cento, al finanziamento delle spese per lo sviluppo di infrastrutture del servizio di ricarica. Il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio su tutto il territorio nazionale. Il comma 9 dell'articolo 10 destina a decorrere dal 2011 a un Fondo di incentivazione per la realizzazione del servizio di ricarica le maggiori entrate derivanti dalla revisione degli importi delle tasse automobilistiche, disposta dalla legge finanziaria 2007.

L'articolo 11 prevede, nell'ambito del piano strategico di cui all'articolo 10, azioni governative di sostegno finanziario alla ricerca della migliore tecnologia per realizzare le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici per sviluppare l'uso di tali veicoli, secondo determinati criteri indicati dalla norma.

Con l'articolo 12 si integrano le disposizioni del comma 355, articolo 1, della legge n. 311 del 2004 (finanziaria 2005) in cui sono indicati i progetti di investimento considerati prioritari ai fini dell'individuazione degli interventi ammessi al finanziamento a valere sul Fondo rotativo per il

sostegno alle imprese e agli investimenti in ricerca. Ai progetti attualmente previsti, si aggiungono le infrastrutture relative al settore energetico della ricerca dei veicoli elettrici, sulla base di programmi predisposti dal MiSE.

L'articolo 13, al fine di garantire su tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità al servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, prevede l'approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (previa deliberazione del CIPE e d'intesa con la Conferenza unificata), entro 2 mesi dall'entrata in vigore della legge, di un Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici. Lo stesso articolo disciplina contenuti e criteri per la predisposizione del Piano. In particolare si dispone che il Piano comprende i seguenti interventi: promozione di iniziative di *project financing* che coinvolgano capitali privati; agevolazioni, anche amministrative, a titolari e gestori degli impianti di distribuzione del carburante per il loro ammodernamento mediante realizzazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici; programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti attraverso la realizzazione degli interventi di cui sopra. Al fine di una razionale localizzazione degli interventi suddetti sulla base delle effettive necessità dei singoli contesti territoriali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la stipulazione di appositi accordi di programma. La norma inoltre destina l'importo di 10 milioni di euro per il tempestivo avvio degli interventi prioritari e immediatamente realizzabili, diretti alla risoluzione delle più rilevanti esigenze nelle aree urbane ad alta congestione di traffico.

L'articolo 14, al fine di favorire la migliore attuazione delle disposizioni di cui al provvedimento in esame, prevede l'istituzione presso il Ministero dell'ambiente dell'Osservatorio nazionale sulla mobilità sostenibile. Tra i compiti attribuiti all'Osservatorio si segnalano, in particolare, il monitoraggio delle condizioni di realizzazione e di sviluppo delle reti in-

frastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli elettrici, la promozione di iniziative e di misure da adottare per garantire il regolare servizio delle citate reti, nonché la pubblicazione di un rapporto annuale sulle attività svolte.

L'articolo 15 prevede il recepimento della direttiva 2009/33/CE, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. A tal proposito si evidenzia che, successivamente alla presentazione della proposta di legge, è stata pubblicata la legge comunitaria 2009 che delega il Governo al recepimento della stessa direttiva.

Secondo l'articolo 16, l'attività di adeguamento infrastrutturale diretta ad accrescere la diffusione dei veicoli elettrici dovrà riguardare anche i beni immobili dei soggetti che svolgono attività di trasporto pubblico locale o collettivo. Saranno inoltre coinvolti i soggetti con competenze in materia di strade, autostrade e reti di distribuzione dei carburanti.

L'articolo 17 precisa che, al fine di assicurare un'adeguata tutela al sistema della concorrenza e un analogo trattamento alle differenti soluzioni tecnologiche in materia di energie alternative per la mobilità, le disposizioni di cui al provvedimento in esame si applicano anche alle reti infrastrutturali diverse da quella elettrica, escluse quelle relative alla distribuzione del carburante di origine fossile. Gli ulteriori ambiti di applicazione del provvedimento sono individuati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri emanato con cadenza almeno annuale.

Infine, l'articolo 18, al comma 1, estende il regime di esenzione dall'addizionale all'accisa sull'energia elettrica ai consumi per la carica di accumulatori destinati ad uso di forza motrice dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Il comma 2 esenta dalla Tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (TOSAP) le occupazioni con impianti e con infrastrutture adibiti alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Il comma 3 stabilisce che le reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad

energia elettrica di cui al presente provvedimento, se autonomamente accatastati, siano inseriti nella categoria catastale E/3. Tale categoria riguarda le « Costruzioni e fabbricati per speciali esigenze pubbliche ».

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

La seduta termina alle 13.25.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 19 ottobre 2010.

Audizione del presidente e dell'amministratore delegato di Telecom Italia Spa sul piano industriale del gruppo.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.40 alle 15.20.