

## **Sintesi del Piano Organico di Sostegno al settore dei Veicoli Elettrici Stradali proposto dalla Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali (CIVES) del Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI)**

*La proposta preparata da CEI-CIVES di concerto con gli operatori del settore si pone l'obiettivo di formulare una serie di suggerimenti da sottoporre alle Istituzioni al fine di attivare un **Piano organico di interventi inteso a stimolare e sostenere la fase di avvio dell'introduzione di veicoli elettrici nel sistema della mobilità stradale a fini di sostenibilità ambientale ed energetica.***

*L'intento originario era di inserire i provvedimenti nel contesto della Legge Finanziaria 2010 prevista per il prossimo autunno. I contenuti della proposta sono stati nel frattempo illustrati a diversi soggetti istituzionali - in particolare attraverso un'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera e contatti con membri della Commissione Ambiente, del Ministero dello Sviluppo Economico e con l'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas - che lasciano precludere all'inserimento di alcune delle proposte nell'ambito di uno specifico Disegno di Legge in via di formulazione a sostegno della creazione dell'infrastruttura di ricarica e dell'incentivazione al mercato.*

*Il Piano si pone un'obiettivo di organicità, in termini di:*

- *collocazione temporale (6 anni), con conseguente chiara valutazione del prevedibile mercato e della conseguente entità del sostegno finanziario necessario;*
- *valutazione degli interventi più opportuni per i diversi segmenti di mobilità (auto privata, veicoli commerciali, ciclomotori, motocicli e quadricicli, trasporto pubblico, flotte pubbliche e aziendali);*
- *definizione di sostegni finanziari selettivi, coerenti con la "valenza" delle diverse tecnologie in termini di sostenibilità;*
- *valutazione dei possibili interventi di natura legislativa e regolamentatoria (utilizzo delle aree pubbliche e private, allacciamenti e tariffazione elettrica, ecc.);*
- *definizione delle esigenze infrastrutturali (private, pubbliche, vincoli/armonizzazione) e degli interventi di sostegno necessari;*
- *individuazione delle fonti di finanziamento (fiscalità auto su base bonus/malus, altro);*
- *valutazione di possibili misure di compensazione per i settori industriali eventualmente penalizzati;*
- *individuazione dei soggetti attuatori (Stato, Regioni, Comuni, Autorità).*

*Filo conduttore del piano è la Direttiva UE 2004/35 del 21.4.2004 che stabilisce in sintesi che: "chi più inquina più paghi".*

*Si stima che in Italia vengano vendute ogni anno circa 200.000 automobili con livelli di emissioni di CO2 superiori ai 200 g/km, in gran parte con prezzo superiore a 50.000 Euro. Il varo di un provvedimento di incentivazione all'acquisto di veicoli poco inquinanti, o a zero emissioni, si può pertanto basare su un fondo costituito da un prelievo a carico degli acquirenti dei veicoli di cui sopra, e sulla sua redistribuzione a favore dei veicoli a basse emissioni.*

*Gli interventi di sostegno previsti sono suddivisi in:*

- *incentivazioni economiche per l'acquisto dei veicoli, differenziate per le diverse tipologie di veicoli e di acquirenti;*
- *incentivazioni di natura fiscale;*
- *incentivazioni economiche ed interventi normativi per la realizzazione di una infrastruttura di ricarica*
- *interventi normativi di pertinenza delle amministrazioni comunali per la regolamentazione locale della mobilità;*



La copertura finanziaria si basa in prevalenza sul concetto del **bonus-malus** varato in Francia da circa due anni, e prevede come detto una tassazione addizionale all'acquisto per i veicoli ad elevato impatto ambientale, il cui introito viene reindirizzato quale bonus per l'acquisizione di veicoli a zero emissioni.

Un ulteriore finanziamento può provenire a livello regionale dall'utilizzo di quota parte dell'imposta di bollo sugli autoveicoli, nonché dall'incremento di gettito IVA proveniente dal maggior prezzo dei veicoli elettrici.

Possono infine essere utilizzati ulteriori 25 milioni circa di Euro, residuo non utilizzato nell'ambito della legge 166/2002, originariamente destinati ai veicoli a metano e a GPL.

Per la gestione della disponibilità finanziaria complessiva, che ammonterebbe a circa 1400 milioni di Euro nell'arco del periodo considerato, verrebbe costituito un apposito Fondo, al fine di compensare il differenziale entrate-uscite, che risulta ovviamente variabile di anno in anno.

L'intera operazione, che risulterebbe a costo zero per il bilancio dello Stato, consentirebbe di immettere su strada, nell'arco di 6 anni, 100.000 autoveicoli elettrici, 30.000 ciclomotori/motoveicoli elettrici, nonché 130.000 punti di ricarica.

Il bonus a favore dei veicoli a zero o basse emissioni verrebbe subordinato a requisiti di prestazioni certificate dei veicoli (autoveicoli elettrici a batteria con autonomia di almeno 50 km, veicoli leggeri a batteria con autonomia di 30 km, ibridi plug-in con autonomia di almeno 15 km in funzionamento puro elettrico).

Tra le incentivazioni normative e fiscali si propongono l'azzeramento della tassa di possesso, l'abbattimento delle imposte di passaggio di proprietà, la detrazione dell'IVA per le imprese, modifiche al Codice della Strada per rimuovere gli ostacoli normativi attualmente in vigore (obbligo di revisione annuale dei veicoli elettrici, controllo dei gas di scarico), e l'emissione di uno specifico contrassegno di identificazione per i veicoli ad emissioni zero.

Per quanto riguarda lo sviluppo di una rete infrastrutturale di ricarica si richiede anzitutto la definizione dei requisiti funzionali per le ricariche pubbliche (sicurezza, unificazione, tariffazione, fatturazione), nonché l'adeguamento dell'attuale regolamentazione dell'AEEG per adottare tariffe agevolate per l'energia e gli allacciamenti destinati ai veicoli elettrici.

Occorrono inoltre modifiche al Codice della Strada per la definizione della connotazione giuridica dei punti di ricarica pubblici, che consenta il sanzionamento dell'uso improprio delle aree di sosta loro riservate.

Ancora, modifiche legislative che garantiscano il "Diritto alla Presa" nelle strutture abitative condominiali, nonché l'obbligatorietà di un numero minimale di punti di ricarica negli immobili di prossima costruzione (regolamenti edilizi).

L'incentivazione economica per i punti di ricarica verrebbe basata sul meccanismo di detrazione di imposta del 55%, adeguando il DM 19 febbraio 2007, nonché, per le imprese, sull'estensione dell'utilizzo dei Certificati Bianchi.

Ai Comuni si chiedono infine interventi in termini di agevolazioni nella regolamentazione delle soste, l'autorizzazione gratuita alla circolazione dei veicoli a zero emissioni nelle aree a traffico limitato e negli orari soggetti a road pricing, l'accesso alle corsie preferenziali. Per le imprese di distribuzione merci si richiede l'estensione o la liberalizzazione degli orari di carico/scarico delle merci.

Infine, la realizzazione di aree di stazionamento pubblico attrezzate per la ricarica, con la loro programmazione ed inserimento nell'ambito dei PUT, subordinando l'accesso dei Comuni ai contributi economici per la realizzazione dei punti di ricarica all'attuazione delle misure agevolative sopra citate per la mobilità e le soste.

Una prima stesura del Piano era stata illustrata agli associati alla CIVES, nonché ad altri operatori del settore, nel corso di una riunione tenutasi a Milano nel febbraio 2010. Un ulteriore incontro di approfondimento, anche alla luce dei contatti intercorsi successivamente, è previsto per il mese di giugno.

CIVES e CEI stanno infine programmando una serie di corsi e seminari informativi sulla tematica dei veicoli elettrici, per le diverse articolazioni del tema, dagli aspetti ambientali ed energetici alle tecnologie e alla normativa tecnica.

Milano 26 maggio 2010