

**Il sostegno alla mobilità elettrica in Italia**  
**Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante**  
**veicoli a basse emissioni complessive**  
(Capo IV-bis della legge 7 agosto 2012 n. 134)

Il sostegno su base nazionale alla mobilità elettrica è collocato in Italia entro un provvedimento legislativo che adotta un approccio "technology-neutral" allineato all'orientamento OECD, con incentivazioni indirizzate a tutte le tecnologie "pulite", prevedendo però contestualmente anche lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica per i mezzi elettrici. Il parametro assunto per la determinazione dell'entità degli incentivi sono le emissioni di CO<sub>2</sub>. Si riepilogano sinteticamente qui di seguito le principali disposizioni, rimandando al testo di legge per ogni dettaglio.

**Gli obiettivi**

- Sperimentazione e diffusione di flotte a basse emissioni "complessive"
- Sostegno all'acquisto e leasing di tali veicoli
- Realizzazione di infrastrutture pubbliche di ricarica per i veicoli elettrici
- Entrata in vigore 1 gennaio 2013, fino al 2015 (totali 3 anni)

**Veicoli ammessi a contribuzione**

- Veicoli elettrici, ibridi, a GPL, a metano, a biometano, a biocombustibili, a idrogeno, con emissioni massime di CO<sub>2</sub> di 120 g/km e ridotte emissioni inquinanti
- Categorie L1, L2, L3, L4, L5, L6e ed L7e (ovvero le diverse tipologie di ciclomotori e motocicli), M1 (autovetture) ed N1 (autocarri e furgoni fino a 3500 kg)
- Sostegno e sviluppo per la riqualificazione dei veicoli

**Interventi regionali e comunali** (da incorporare nelle rispettive legislazioni e regolamenti)

- Le infrastrutture di ricarica pubblica costituiscono opere di urbanizzazione primaria
- Fa capo alle Regioni la programmazione delle reti di ricarica pubblica, sulla base di un Piano Nazionale emanato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (si veda il riquadro "PNIRE")
- Regioni e Comuni sono tenuti ad emanare adeguate legislazioni e regolamenti per la semplificazione dell'attività edilizia che agevolino la realizzazione della ricarica e il diritto ai punti di ricarica privata ("diritto alla presa", ovvero obbligatorietà di approvazione da parte delle assemblee condominiali)
- I Comuni debbono emanare regolamenti con l'obbligatorietà di punti di ricarica nei nuovi edifici non residenziali con superficie maggiore o uguale a 500 mq (ovvero negli edifici di imprese) e programmi di promozione per l'adeguamento degli edifici esistenti
- Agevolazioni amministrative per la realizzazione di punti di ricarica presso le pompe di carburanti

### **Incentivazione economiche ai veicoli**

- Per l'erogazione degli incentivi viene costituito un apposito Fondo presso il Ministero dello Sviluppo Economico destinato ai veicoli "aziendali", con rottamazione di un vecchio veicolo, con una quota in deroga per tutte le categorie di acquirenti (40 M€ nel 2013, 35 M€ nel 2014 e 45 M€ nel 2015, a meno di successivi tagli e accantonamenti)
- Veicoli fino a 50 gCO<sub>2</sub>/km: contributo 20% del prezzo fino a max 5000 € (per 2013 e 2014)
- Veicoli fino a 95 gCO<sub>2</sub>/km: contributo 20% del prezzo fino a max 4000 € (per 2013 e 2014)
- Veicoli fino a 120 gCO<sub>2</sub>/km: contributo 20% del prezzo fino a max 2000 € (per 2013 e 2014)
- Le percentuali di contribuzione e il tetto max si riducono nel 2015
- Una quota di risorse deroga alla rottamazione per tutte le categorie di acquirenti
- Necessaria per i veicoli aziendali non rientranti nella deroga la contestuale rottamazione di un vecchio veicolo
- La metà di tale incentivazione **deve essere erogata dal venditore in forma di sconto**, il costruttore o importatore recupera il contributo pubblico tramite credito d'imposta.

### **Ripartizione del fondo (anno 2013)**

- 4,5 M€ per veicoli fino a 95 gCO<sub>2</sub>/km, per tutte le categorie di acquirenti, senza rottamazione
- 35,5 M€ per i veicoli fino a 120 gCO<sub>2</sub>/km, per uso di terzi o imprese, con vincolo di rottamazione
- Ai veicoli fino a 50 gCO<sub>2</sub>/km viene riservata una quota di 5 M€
- Per gli anni successivi, sono previste modifiche della ripartizione dei fondi tra le diverse categorie di acquirenti

### **Ripartizione del fondo (anno 2014)**

- 9,5 M€ per veicoli fino a 50 gCO<sub>2</sub>/km, per tutte le categorie di acquirenti, senza rottamazione
- 22.0 M€ per veicoli fino a 95 gCO<sub>2</sub>/km, per tutte le categorie di acquirenti, senza rottamazione
- 31,6 M€ per i veicoli fino a 120 gCO<sub>2</sub>/km, per uso di terzi o imprese, con vincolo di rottamazione

### **Incentivazioni per l'infrastruttura**

- Per l'infrastruttura pubblica: cofinanziamento al 50%
- Entità complessiva del finanziamento 50 M€ (Ministero Infrastrutture e Trasporti)

### **Sostegno alla ricerca tecnologica**

**Determinazione da parte della Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas di specifiche tariffe elettriche per la ricarica, valide per almeno 5 anni.**

L'impostazione della legge in oggetto si differenzia da altri interventi di sostegno in vigore altrove, in particolare per la modalità di copertura finanziaria. In alcuni Paesi questa proviene dallo stesso mondo della mobilità stradale, ad esempio attraverso meccanismi Bonus-Malus che applicano extratassazioni (sulla tassa di immatricolazione o di circolazione) ai veicoli maggiormente inquinanti, per incentivare con tali introiti quelli meno inquinanti.