

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XXIV

n. 81

RISOLUZIONE DELLE COMMISSIONI RIUNITE

8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)

13^a (Territorio, ambiente, beni ambientali)

d’iniziativa dei senatori CANTINI e VACCARI

approvata il 2 agosto 2017

*ai sensi dell’articolo 50, comma 2, del Regolamento, a conclusione dell’esame
dell’affare assegnato sui temi della mobilità sostenibile*

Le Commissioni riunite,

premessi che:

le Commissioni stesse hanno condotto, nell'ambito dell'affare assegnato sulla mobilità sostenibile (n. 1015) una istruttoria volta a definire una risoluzione di indirizzo al Governo per la definizione dei contenuti del disegno di legge di bilancio per il 2018;

l'istruttoria delle Commissioni riunite si è avvalsa di un articolato ciclo di audizioni nell'ambito del quale sono state raccolte le indicazioni e vagliate le istanze dei principali portatori di interesse e dei soggetti istituzionalmente competenti e ha tenuto conto del documento «Elementi per una *Road map* della mobilità», definito nell'ambito del tavolo tecnico sulla mobilità sostenibile già istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri;

le politiche per la realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile rappresentano, a livello mondiale, una leva strategica utile per perseguire la riduzione delle emissioni climalteranti finalizzate al contenimento del surriscaldamento globale, in linea con gli obiettivi stabiliti con l'Accordo di Parigi - COP 21;

esse rappresentano altresì un elemento determinante per la qualità della vita, sia sotto il profilo del soddisfacimento delle esigenze di mobilità di persone e merci in condizioni di sicurezza, sia sotto il profilo della tutela della salute umana, in considerazione delle ricadute che la soddisfazione di tali esigenze di mobilità ha sulle diverse matrici ambientali;

sia la Conferenza ONU di Parigi 2015 sul cambiamento climatico sia il Quadro per il clima e l'energia 2030 dell'Unione europea hanno posto l'accento sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il settore dei trasporti attualmente contribuisce per il 25 per cento alle emissioni di CO₂ in Europa (considerando il trasporto su strada, quello marittimo e quello aereo) e rappresenta il secondo settore per emissioni di gas serra dopo quello della produzione energetica;

la III Conferenza Mondiale HABITAT sullo sviluppo urbano sostenibile che si è tenuta dal 17 al 20 ottobre 2016 a Quito (Ecuador) ha elaborato la nuova Agenda urbana delle Nazioni Unite per i prossimi venti anni;

il 31 maggio 2017 la Commissione europea ha presentato un pacchetto di proposte legislative volte a realizzare, entro il 2025, un sistema di trasporti pulito, competitivo e interconnesso. La comunicazione «L'Europa in movimento» (COM (2017) 283), che accompagna le proposte, definisce un programma per il futuro della mobilità nell'Unione europea;

anche se le prime otto proposte presentate dalla Commissione europea si concentrano in particolare sul trasporto stradale di merci, gli obiettivi dell'agenda sono assai ampi: promuovere la sostenibilità; modificare il comportamento dei consumatori e i modelli di domanda; garantire la sicurezza stradale; migliorare il quadro sociale e le condizioni di lavoro nel settore dei trasporti su strada; ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico; incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi; ridurre gli oneri burocratici per le imprese;

la Commissione ha evidenziato come l'importanza della mobilità in generale si rifletta in molti altri quadri strategici dell'Unione europea, fra cui l'Unione dell'energia, il mercato unico digitale e l'agenda per l'occupazione, la crescita e gli investimenti;

disporre di un sistema di mobilità moderno è una condizione indispensabile per garantire il successo della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in Europa e per invertire la tendenza all'aumento delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico derivanti dai trasporti, pur tenendo conto della crescente necessità di servizi di trasporto; inoltre, occorre ricordare che il settore della mobilità riveste un ruolo fondamentale per l'economia e la società dell'Unione europea in quanto, oltre a essere di per sé un importante datore di lavoro, è un elemento indispensabile per la competitività dell'economia nel suo insieme;

la Commissione 8^a ha esaminato in fase ascendente le prime otto proposte legislative adottate dalla Commissione europea, svolgendo un'ampia istruttoria e approvando infine, il 26 luglio 2017, una risoluzione (*Doc. XVIII*, n. 213);

in tale risoluzione, si evidenzia tra l'altro l'importanza di utilizzare la tassazione degli autoveicoli (non solo di quelli pesanti, ma anche di quelli leggeri) come strumento di politica economico-fiscale finalizzato alla riduzione sia dell'inquinamento acustico e ambientale e della congestione da traffico, sia del consumo delle infrastrutture, in ottemperanza ai principi «chi inquina paga» e «chi utilizza paga»;

l'intento è quello di intervenire sul sistema dei pedaggi e dei diritti di utenza, prevedendo il graduale passaggio dall'imposizione basata sulla durata a quella fondata sull'effettivo utilizzo delle infrastrutture stradali e autostradali, così da ridurre le esternalità negative ed orientare i flussi di traffico dei veicoli (in particolare dei mezzi pesanti adibiti al trasporto merci) verso modalità e percorsi meno impattanti;

in tale contesto, la Commissione ha annunciato che, in aggiunta a questa prima serie di proposte contenute nel pacchetto europeo sulla mobilità sostenibile, vi saranno nei prossimi dodici mesi ulteriori iniziative, quali una nuova normativa in materia di emissioni per le autovetture, i veicoli commerciali leggeri e i veicoli pesanti;

i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) sono strumenti di pianificazione integrata, di medio-lungo periodo, del sistema della mobilità urbana e periurbana, promossi dalla Commissione europea per supe-

rare le criticità che penalizzano il settore. La Comunicazione della Commissione COM (2013) 913 definitiva che nell'allegato «Idee per i piani di mobilità urbana sostenibile» ha, di fatto, avviato i lavori per la redazione dei PUMS, afferma che «un piano di mobilità urbana sostenibile ha come obiettivo principale il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e l'esistenza di mobilità e trasporti sostenibili e di alta qualità verso, attraverso e all'interno delle aree urbane»;

considerato che:

i dati Censis relativi al 2016 mostrano che in Italia l'uso del mezzo privato negli spostamenti quotidiani rimane prevalente e, complessivamente, in aumento. Nel 90 per cento circa delle province italiane almeno il 60 per cento degli spostamenti sistematici casa-lavoro avviene in auto e in quote consistenti di province si supera il 70 per cento;

sempre secondo il Censis, un fattore che in parte può spiegare questi dati è legato all'insufficiente e inadeguata offerta di trasporto pubblico. Il calo degli investimenti nel settore, tra l'altro, ha prodotto uno stato generale di insoddisfazione fra gli italiani, che ne percepiscono l'evoluzione in termini molto negativi rispetto alla media europea;

soprattutto laddove già oggi permangono condizioni di scarsa fruibilità ed efficienza del trasporto pubblico locale, in relazione a mezzi eccessivamente obsoleti oltre che al taglio delle risorse per la crisi della finanza pubblica, anche all'interno delle aree urbane la mobilità continuerà in gran parte ad essere individuale, sempre più personalizzata, centrata sull'auto;

proprio nelle città metropolitane è cresciuto il fenomeno del pendolarismo casa-lavoro, fattore che fa da traino alla domanda di mobilità espressa dal Paese. Gli italiani che si spostano quotidianamente per motivi di lavoro o di studio sono quasi 29 milioni, 2,1 milioni in più rispetto a 10 anni fa (Censis 2016);

considerato inoltre che:

con l'allegato al DEF 2017 *Connettere l'Italia – Strategie per le infrastrutture di trasporto*, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato un percorso per la definizione degli obiettivi e delle strategie per le politiche infrastrutturali nazionali, anticipando temi che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL);

tale Piano, contenente le linee strategiche delle politiche della mobilità di persone e merci e dello sviluppo infrastrutturale del Paese, è infatti uno degli strumenti di pianificazione e programmazione individuati dall'articolo 201 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

ad ottobre 2016 il Governo ha presentato uno «Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi». Finalità di tale decreto era quella

di «ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore» individuando i «requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, da attuarsi mediante il Quadro Strategico Nazionale» per lo sviluppo del mercato di combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione delle relative infrastrutture, nonché le «specifiche tecniche comuni per i punti di ricarica e di rifornimento e i requisiti concernenti le informazioni agli utenti»;

su tale schema di decreto le Commissioni 8^a e 10^a del Senato hanno svolto un approfondito esame, formulando, in data 22 novembre 2016, un parere favorevole con una serie di puntuali osservazioni, volte a ribadire l'esigenza di favorire in Italia la rapida realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, in un quadro di regole certe, assicurando in particolare, in conformità allo spirito della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, il pieno rispetto del principio di neutralità tecnologica dell'infrastruttura rispetto ai vari tipi di combustibili, così da consentire una maggiore flessibilità e capacità di assecondare lo sviluppo futuro del mercato dei trasporti sostenibili;

tali osservazioni sono state in gran parte recepite dal Governo nel testo definitivo del provvedimento (decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257), con particolare riguardo alle disposizioni concernenti il rispetto del principio di neutralità tecnologica;

nell'ambito delle politiche a favore della mobilità sostenibile per il contenimento delle emissioni dannose occorre sviluppare progetti e iniziative strutturali che conducono ad una riduzione permanente dell'impatto ambientale e dei consumi energetici derivanti dal traffico urbano ed extra-urbano;

come rilevato dal documento «Elementi per una *roadmap* della mobilità sostenibile», redatto dai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dello sviluppo economico e dei trasporti, con il supporto scientifico della società Ricerca Sistema Energetico (RSE S.p.A.), «in termini di emissioni climateranti i biocarburanti possono essere considerati a zero emissioni, poiché la quantità emessa in fase di combustione è analoga alla quantità di gas assorbita durante la vita della biomassa (bilancio nullo)». Lo stesso documento evidenzia che i biocarburanti di seconda generazione, ovvero i biocarburanti prodotti da rifiuti e residui, limitano il rischio di competizione con il settore agroalimentare. Tra i biocarburanti di seconda generazione, l'HVO (oli vegetali idrotrattati), in virtù delle sue ottime proprietà chimiche, è in grado di sostituirsi fino al 100 per cento al combustibile fossile senza necessità di interventi sui motori esistenti;

in una situazione di costante crescita del traffico e dei suoi effetti ambientali e sociali, occorre delineare un quadro organico di azioni per razionalizzare e governare la domanda di mobilità, finalizzate alla graduale disincentivazione del trasporto privato, alla promozione dell'utilizzo

di carburanti a basso impatto ambientale e al miglioramento e alla diversificazione dell'offerta di trasporto collettivo;

l'idea di mobilità sostenibile non può significare soltanto spostare traffico o sostituire il parco auto più vetusto con mezzi a basso impatto ambientale, ma prevedere altresì un nuovo equilibrio di mobilità attiva con obiettivi qualificanti da raggiungere accanto a quelli della riduzione delle emissioni, nell'uso della bicicletta, del trasporto pubblico, degli spostamenti a piedi;

a tal fine si richiama lo studio dell'ECF (*European Cyclists Federation*) sui benefici economici derivanti dall'uso della bicicletta nei 28 Paesi dell'Unione europea stimati in 513,19 miliardi di euro in nove settori diversi (ambiente e clima, economia, affari sociali, energia e risorse, tecnologie e *design*, mobilità, salute, qualità spazio-tempo, mediazione culturale) pari a 1.000 euro/anno in più per ogni cittadino europeo;

il comma 640 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015 (legge di stabilità 2016) ha istituito un Fondo di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018 per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi: Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese), il Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma). E anche per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina;

infine, nel PNIRE (Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica) del 2013 si individuano due fasi di realizzazione: una prima fase di definizione e sviluppo che avrebbe dovuto svilupparsi entro il 2016, e una seconda fase di consolidamento degli *standard* e di diffusione su larga scala dei veicoli elettrici che deve realizzarsi nel triennio 2017-2020 anche attraverso lo stanziamento di risorse specifiche da parte del Governo;

valutato che:

come obiettivo prioritario è necessario migliorare il coordinamento e l'omogeneità delle politiche nazionali e locali a favore della mobilità sostenibile e che a tal fine le istituzioni centrali possono e devono svolgere un ruolo fondamentale per armonizzare, in collaborazione con le regioni e gli enti locali, la regolamentazione locale, semplificando le regole e facendo leva su strumenti esistenti quali i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), nati per gestire la mobilità di persone e merci secondo principi di sostenibilità ambientale;

e che per l'attuazione di tale coordinamento andrebbe istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri una apposita unità di missione per la mobilità sostenibile avente funzione di cabina di regia nazionale;

impegna il Governo:

1. Per una strategia nazionale e fiscale sulla mobilità

a) a garantire che la Strategia energetica nazionale (SEN) presentata ed attualmente in consultazione sia propedeutica ad una strategia unitaria per il Piano nazionale clima ed energia e contenga anche un orizzonte temporale al 2050 anziché solo al 2030 nonché misure specifiche su incentivi e disincentivi;

b) a prevedere misure normative, economiche e fiscali di sostegno per accelerare l'evoluzione della mobilità verso le tecnologie più innovative, condivise, senza penalizzare le classi sociali economicamente più svantaggiate;

c) a favorire l'incremento dell'utilizzo di applicazioni digitali, quali ad esempio *web conference*, *smart working* e servizi *on-line* che consentono di ridurre la necessità degli spostamenti fisici delle persone;

d) a definire indirizzi politici con obiettivi di riduzione progressiva del tasso di motorizzazione nel Paese, di rinnovo del parco veicoli privato e pubblico, di aumento della mobilità su due ruote e pedonale, valutando la possibilità, come in altri Paesi europei, di introdurre il divieto di commercializzazione di motoveicoli e autoveicoli alimentati a combustibili fossili a partire dal 2040;

e) a predisporre il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica previsto dal citato codice degli appalti di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, con *target* di mobilità sostenibile per le merci e per i passeggeri su gomma, ferro, via mare, riconoscendo quanto indicato dalla legge 8 luglio 1986, n. 349, sui piani e gli atti di programmazione;

f) a rivedere l'entità della tassa automobilistica in misura progressivamente proporzionale all'inquinamento generato dal veicolo, prevedendo forme di riduzione ed esenzione per i veicoli a combustibili a basse emissioni, senza penalizzare le classi economicamente più svantaggiate;

g) a consentire ai comuni la possibilità di introdurre, in misura proporzionale alle dimensioni e all'ingombro, nonché all'inquinamento generato dai veicoli, tariffe differenziate per la sosta nelle aree di parcheggio pubbliche;

h) a favorire la diffusione del *car pooling* quale buona pratica nel campo del trasporto privato di media e lunga percorrenza;

i) a prevedere misure per l'assimilazione del *car sharing* a servizio di pubblica utilità;

j) a sostenere l'adeguamento del codice della strada per definire univocamente nella carta di circolazione le tipologie e l'identificazione dei veicoli in grado di operare a emissione zero;

k) a sostenere l'approvazione della legge nazionale sulla percorribilità ciclistica;

l) a sostenere l'adozione della strategia sulla ciclabilità dell'Unione europea quale primo documento di indirizzo in grado di produrre un aumento dell'utilizzo della bicicletta negli Stati membri riducendo al contempo i decessi e i ferimenti gravi a causa dell'incidentalità;

m) a prevedere agevolazioni fiscali per gli enti e le aziende che mettono a disposizione dei propri dipendenti, o direttamente o attraverso specifici e cofinanziati accordi con il sistema del trasporto pubblico, servizi regolari di trasporto collettivo o di mobilità sostenibile (ciclabili, *car sharing*);

n) a prevedere la detrazione del costo degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico come già previsto in precedenti misure finanziarie;

o) a stimolare gli investimenti degli operatori stabilendo incentivi mirati all'acquisto e implementazione di beni materiali e immateriali di *Information Technology Services* (ITS) attraverso incentivi fiscali come i c.d. «iper-ammortamento» e «super-ammortamento» di cui all'articolo 1, commi da 8 a 13, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (legge di bilancio 2017);

p) a prorogare al 31 dicembre 2018 il super-ammortamento, pari al 140 per cento, per gli investimenti in beni strumentali nuovi, compresi gli autoveicoli a basse emissioni;

q) a rifinanziare fino al 31 dicembre 2019 la «legge Sabatini» che prevede agevolazioni e contributi per l'acquisto di nuovi macchinari, impianti, attrezzature e beni strumentali, compresi gli autoveicoli se a basse emissioni;

r) a includere l'acquisto di mezzi alimentati con combustibili a basse emissioni tra le spese che possono beneficiare della detrazione fiscale nella misura del 65 per cento analogamente alle agevolazioni fiscali per interventi di efficientamento energetico previsti dal c.d. Ecobonus;

2. Fondo nazionale trasporti/TPL

a) a incrementare le reti e i servizi per il TPL attraverso un aumento progressivo delle risorse già previste fino al 2033 per portare l'età media dei bus a 7 anni (media europea), ammodernare il servizio ferroviario regionale, implementare le reti tramviarie, *bus rapid transit* e reti filoviarie non solo per le grandi città metropolitane ma includendo anche le città medie;

b) a favorire lo *shift* modale verso sistemi di mobilità collettiva e sostenibile attraverso l'implementazione di un nuovo e moderno «Piano generale dei trasporti e della logistica» di cui all'articolo 201 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

c) a indicizzare il Fondo nazionale trasporti per evitare il deterioramento del valore reale del Fondo nel tempo;

d) a favorire un processo di industrializzazione del settore del Trasporto pubblico locale (TPL) attraverso l'ammodernamento della cornice regolatoria, un impulso verso una maggiore e migliore concorrenza ed il passaggio ad un sistema di finanziamento basato su fabbisogni e costi *standard*;

e) a prevedere, nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto locale, misure premiali per i concorrenti che presentino le migliori offerte sul terreno della mobilità sostenibile in relazione agli obiettivi definiti dalla stazione appaltante;

f) a vincolare il ricorso alla modalità del trasporto automobilistico sostitutivo da parte delle aziende ferroviarie titolari di contratto di servizio di trasporto pubblico all'utilizzo di bus corrispondenti alle caratteristiche non inquinanti o meno inquinanti determinate dalle stazioni appaltanti;

g) a vincolare all'uso della modalità di trasporto ferroviaria l'approvvigionamento delle cisterne e dei depositi presenti negli scali ferroviari e destinati all'approvvigionamento delle motrici non elettriche;

h) ad adottare il decreto ministeriale di determinazione dei costi *standard* previsto dall'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e sostenere l'implementazione della metodologia per una ottimale allocazione delle risorse sul territorio e per una equa quantificazione delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico e dei corrispettivi da porre a base d'asta;

3. Attuazione direttiva DAFI (*Directive on Alternative Fuels Infrastructure*)

a) a promuovere la parità di trattamento nell'erogazione di incentivi rivolti allo sviluppo della mobilità sostenibile, rispettando il principio di neutralità tecnologica stabilito dalla direttiva e in misura direttamente proporzionale al miglioramento del livello di efficienza energetica e di emissioni;

b) al fine di promuovere gli investimenti effettuati in tecnologie innovative e costruzione di impianti nel settore dei biocarburanti, a confermare gli obiettivi di miscelazione vincolanti per i biocarburanti anche nell'orizzonte 2030, tramite un quadro normativo certo che offra uno scenario chiaro ed un contesto stabile per i potenziali investitori;

c) a prevedere una ristrutturazione dell'offerta di trasporto merci favorendo anche una rete di rifornimento di bio GNL (gas naturale liquefatto) per il trasporto pesante e marittimo;

d) a garantire agli utenti finali l'accesso alla modalità di rifornimento *self-service* per tutti i carburanti alternativi;

e) a promuovere la realizzazione di impianti di produzione di biometano destinato ai trasporti purché non ottenuto da produzioni dedicate, così come già indicato nel nuovo decreto ministeriale ora al vaglio della Commissione europea;

f) a incrementare dal 25 al 50 la percentuale, già prevista nella direttiva, di acquisto di nuovi autobus alimentati con carburanti alternativi;

g) ad adeguare la normativa di sicurezza e aggiornare il decreto del Ministro dell'interno 31 agosto 2006, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 213 del 13 settembre 2006 sulla progettazione, la costruzione e l'esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione, in base agli *standard* internazionali;

h) a favorire la ricerca, lo sviluppo e la commercializzazione delle tecnologie per la produzione di idrogeno da fonti rinnovabili, per lo stoccaggio del gas e per le celle a combustibile, con particolare attenzione alle tecnologie già consolidate sviluppate dalle aziende italiane;

i) a equiparare le auto elettriche a *fuel cell* a quelle elettriche a batteria in termini di incentivi, purché l'entità degli stessi sia direttamente proporzionale al miglioramento di efficienza energetica e di emissioni;

4. Politiche locali e ciclabilità

a) a produrre atti di indirizzo e coordinamento verso gli enti locali volti a:

– introdurre misure per favorire l'utilizzo dei mezzi alimentati con carburanti alternativi in aree urbane (ZTL, corsie preferenziali, parcheggi gratuiti);

– prevedere la possibilità di utilizzare una quota del cofinanziamento per l'acquisto dei veicoli destinati allo *sharing* quale forma integrativa del trasporto pubblico;

– attuare una strategia della ciclabilità coerente con quella dell'Unione europea equiparando la mobilità ciclistica ad altre modalità di trasporto in termini di politiche e investimenti;

– aumentare la quota di mobilità ciclabile per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro e casa-scuola implementando, ad esempio, le risorse per tutti i progetti ammissibili a cofinanziamento presentati nell'ambito del bando del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare emanato in attuazione della legge 28 dicembre 2015, n. 122;

– prevedere in tutte le aree di nuova urbanizzazione, abitativa, produttiva, commerciale, nonché presso tutti i nuovi insediamenti di edifici destinati a servizi pubblici, gli oneri necessari a un adeguato attrezzaggio di impianti per ricarica e la distribuzione di energia elettrica destinata all'alimentazione dei mezzi di trasporto;

– adottare linee guida uniformi in materia di concessione dell'esonero della tassa di occupazione di spazi ed aree pubbliche, anche per infrastrutture di ricarica installate in ambito pubblico;

5. Mobilità elettrica/PNIRE (Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica)

a) a modificare la definizione di veicolo elettrico per comprendere anche il caso dei veicoli elettrici a *fuel cell*;

b) a chiedere ai gestori delle reti di distribuzione di adeguarle attraverso un piano di investimenti pluriennale in grado di supportare la maggiore richiesta di approvvigionamento attraverso lo scambio sul posto delle infrastrutture di ricarica;

c) a semplificare e uniformare a livello nazionale le procedure di installazione dell'infrastruttura di ricarica, definendo *standard* univoci per i sistemi di accesso e pagamento, anche attraverso un'accelerazione nell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto dal decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, relativo alla SCIA (Segnalazione certificata di inizio attività);

d) a prevedere un sistema di tariffe dell'energia elettrica volto a supportare lo sviluppo della mobilità elettrica, superando l'attuale distinzione tra punti di ricarica domestici e pubblici, e definendo regole di partecipazione che consentano ai veicoli elettrici di partecipare ai mercati elettrici come sistemi di accumulo individuando specifiche misure di riequilibrio degli oneri di acquisto rispetto ai prezzi di rivendita dell'energia;

e) a favorire lo sviluppo della filiera italiana per la realizzazione, installazione e manutenzione degli apparati;

f) a supportare la diffusione di bus e taxi elettrici e introdurre misure a supporto della diffusione del vettore elettrico per le flotte aziendali;

g) a prevedere forme di cofinanziamento premianti per quei comuni che contestualmente al progetto di rete di ricarica attuino anche politiche locali di mobilità favorevoli alla diffusione della mobilità elettrica, inclusi i territori delle isole minori, quale volano di sviluppo turistico sostenibile;

h) a sostenere la nascita di una filiera legata al riutilizzo delle batterie dismesse dai veicoli elettrici, che consentirebbe di ridurre sensibilmente l'elevato costo di realizzazione delle batterie e la conseguente incidenza sul costo di acquisto del veicolo elettrico. Il reimpiego delle batterie, anche noto come «*second life*», può rappresentare una interessante opportunità sia dal punto di vista ambientale che economico-industriale, ma necessita di sostegno a vari livelli: legislativo (mancanza di un esplicito riferimento normativo che incentivi il riutilizzo delle pile e degli accumulatori), tecnico, scientifico ed economico;

i) a definire, nel contesto di obiettivi nazionali di mobilità sostenibile, un piano temporalmente e quantitativamente definito di graduale introduzione dei veicoli elettrici e ibridi *plug-in* a partire dai segmenti con maggior densità di utilizzo e maggior impatto ambientale (logistica di breve raggio, TPL, *car sharing*, flotte per servizi di pubblica utilità, mobilità leggera), indicando un obiettivo a breve termine del 3 per cento del mercato entro 5 anni;

j) a definire misure che indirizzino, attraverso incentivi e penalità, le città metropolitane a individuare e attrezzare aree destinate allo sviluppo di una logistica di «ultimo miglio» per la fornitura delle reti commerciali e di servizio urbane, svolta con mezzi meno o non inquinanti, di dimensioni compatibili con lo spazio urbano servito, e organizzata secondo precisi programmi orari;

k) a sostenere con finanziamenti mirati o la realizzazione o la valorizzazione, laddove già esistenti, di strutture di interscambio modale per il trasporto pubblico (ferrovie, bus, *bike*, *car-sharing*), attrezzati con l'impiantistica necessaria al rifornimento di elettrico e di biocarburante dei mezzi, pubblici e privati;

l) ad estendere quanto già previsto per gli immobili di nuova costruzione dal citato decreto legislativo n. 257 del 2016 in ordine alla possibilità di ricarica domestica negli immobili residenziali anche agli immobili già esistenti;

m) a prevedere che gli interventi impiantistici per la ricarica dei veicoli elettrici negli immobili possano beneficiare di contributi in termini di detrazioni di imposta analoghi a quelli indirizzati al risparmio energetico consentendone la cumulabilità per le imprese con il superammortamento;

n) a prevedere l'adozione di semplificazioni amministrative per il rilascio della certificazione di prevenzione incendi (articolo 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151) al fine di non aggravare inutilmente le modalità di installazione delle infrastrutture di ricarica negli edifici e, con riferimento alle aree sottoposte a vincolo, che l'installazione di un'infrastruttura di ricarica rientri tra quegli interventi esclusi (totalmente o parzialmente) dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata.