

Camera. Incentivi, per Zamparutti (Pd) non sono stati utili a favorire “mobilità sostenibile”

Le misure contenute nel decreto direttoriale sugli incentivi sono volte a sostenere più l'attività commerciale dei rivenditori di biciclette che a favorire la “mobilità sostenibile” attraverso una politica di incentivazione alla mobilità elettrica e alla rottamazione. Lo sostiene Elisabetta Zamparutti del Pd in un'interrogazione presentata il 9 giugno e rivolta al ministro dell'Ambiente Stefania Prestigiacomo. L'incentivo, che in precedenza era vincolato solo all'acquisto di biciclette a pedalata assistita – si legge nell'atto - è pari al 30 per cento della spesa sostenuta, fino ad un massimo di 700 euro, ed è senza obbligo di rottamazione. Inoltre, spiega Zamparutti, il fondo messo a disposizione dal Ministero è di 8.750.000 euro da erogare nel corso del 2009 e non prevede una quota minima per gli scooter elettrici e le biciclette a pedalata assistita come era necessario fare per garantire un minimo di vendite anche di questi prodotti. Sarebbero state vendute con incentivo, oltre 30mila biciclette (in maggior parte bici sportive o mountain bike di lusso) e poco meno di cento motorini (per cui resta l'ostacolo della rottamazione del vecchio veicolo). La parlamentare chiede quindi se e quali misure intenda adottare per sostenere il settore della mobilità elettrica, ed in particolare degli scooter elettrici e delle biciclette pedalata assistita, in considerazione anche “del fatto che la Direttiva del Consiglio dei Ministri europei approvata lo scorso mese di aprile ha lo scopo, a partire dal settore pubblico, di stimolare la crescita di un mercato di veicoli efficienti per un rapido sviluppo dell'industria di settore”.

Di seguito il testo dell'interrogazione:

Interrogazioni a risposta in Commissione:

ZAMPARUTTI, BERNARDINI, BELTRANDI, FARINA COSCIONI, MECACCI e MAURIZIO TURCO. - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Per sapere - premesso che:

le emissioni di CO₂ ascrivibili alla tipologia di veicoli elettrici a batteria (emissioni degli impianti di generazione elettrica, con l'attuale *mix* nazionale di fonti energetiche utilizzate) è valutabile in circa 70 g/km, largamente inferiore a quello delle migliori tipologie con motorizzazione endotermica, cosa che giustificherebbe una maggior selettività a favore delle tipologie elettriche;

il settore della produzione di veicoli elettrici a batteria in Italia è uno dei più attivi dell'ambito europeo, con la presenza di numerose industrie di piccola/media dimensione che nel corso degli anni, per competenze e qualità dei prodotti, si sono

imposte anche sul mercato internazionale aggiudicandosi gare in competizione con operatori esteri, e che in Italia hanno gradatamente costituito un circolante che, per quanto limitato in rapporto al totale nazionale, è tra i più ampi al mondo;

nonostante le potenzialità, ambientali ed economiche, insite in questo settore, esso non risulta essere adeguatamente sostenuto o incentivato in particolare per quanto riguarda i motocicli elettrici; infatti, il decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5 (*Gazzetta Ufficiale* n. 34 dell'11 febbraio 2009) che destinava fondi per la rottamazione e l'acquisto di nuovi veicoli, ha trascurato totalmente scooter e moto elettriche;

il decreto direttoriale relativo ai listini, aggiornati al 30 aprile 2009, presentati dall'ANCMA e dal CEI CIVES, in base all'accordo di Programma, sottoscritto in data 23 dicembre 2008, tra il Ministero, Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) e CEI CIVES (Comitato elettrotecnico italiano - Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali), per l'incentivazione alla diffusione di ciclomotori, motocicli, biciclette a pedalata assistita, veicoli assimilati a basso impatto ambientale e quadricicli elettrici, pubblicato *on-line* in data 5 maggio 2008, ha esteso alle normali biciclette la possibilità di accedere ai contributi escludendo nel contempo i quadricicli elettrici pesanti;

l'incentivo, che in precedenza era vincolato solo all'acquisto di biciclette a pedalata assistita, è pari al 30 per cento della spesa sostenuta, fino ad un massimo di 700 euro, ed è senza obbligo di rottamazione;

il fondo messo a disposizione dal Ministero è di 8.750.000 euro da erogare nel corso del 2009 e non prevede una quota minima per gli scooter elettrici e le biciclette a pedalata assistita come era necessario fare per garantire un minimo di vendite anche di questi prodotti;

sarebbero state vendute con incentivo oltre 30mila biciclette (in maggior parte bici sportive o mountain bike di lusso) e poco meno di cento motorini (per cui resta l'ostacolo della rottamazione del vecchio veicolo) -:

se il Ministro sia a conoscenza della situazione su esposta e se sia vero quanto riferito;

perché non sia stata prevista una quota minima del fondo da destinare all'acquisto di scooter elettrici e biciclette a pedalata assistita;

se non ritenga pertanto che le misure contenute nel decreto direttoriale siano volte a sostenere più l'attività commerciale dei rivenditori di biciclette che a favorire la «mobilità sostenibile» attraverso una politica di incentivazione alla mobilità elettrica e alla rottamazione;

se e quali misure intenda adottare per sostenere il settore della mobilità elettrica, ed in particolare degli scooter elettrici e delle biciclette pedalata assistita, in considerazione anche del fatto che la Direttiva del Consiglio dei Ministri europei approvata lo scorso mese di aprile ha lo scopo, a partire dal settore pubblico, di stimolare la crescita di un mercato di veicoli efficienti per un rapido sviluppo dell'industria di settore.

(5-01481)

Camera. Sicurezza stradale, due articoli su ciclisti e caschi

L'articolo 18 del testo in materia di sicurezza stradale introduce per i conducenti di velocipedi che circolino fuori dai centri abitati nelle ore notturne, o che circolino nelle gallerie, l'obbligo di indossare un giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità. L'articolo 19 prevede che l'omologazione dei caschi debba essere effettuata in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione Economica per l'Europa e con la normativa comunitaria, in modo da superare l'utilizzo di caschi di vecchio modello e poco sicuri. Lo ha spiegato il relatore Silvano Moffa del Pdl, l'11 giugno in commissione Trasporti, aprendo la discussione in sede legislativa. La sede legislativa permetterà un esame più celere del provvedimento in quanto eviterà la necessità di un passaggio in Aula. Il provvedimento approvato dalla commissione si intenderà quindi approvato dall'Aula e il testo passerà all'altro ramo del Parlamento. Il relatore, in considerazione della complessità del lavoro già svolto, si è augurato inoltre che l'attività emendativa si limiti a poche questioni di effettiva rilevanza, in modo da pervenire, con l'apporto e la collaborazione dell'altro ramo del Parlamento e, in particolare, della competente commissione del Senato, a rendere legge il provvedimento. Il presidente della commissione, Mario Valducci del Pdl, ha ricordato infine che, come stabilito in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, il termine per la presentazione degli emendamenti è stato fissato per giovedì 25 giugno, alle ore 12.

http://www.camera.it/_dati/leg16/lavori/bollet/chiscobollt.asp?content=/_dati/leg16/lavori/bollet/fra/medin.asp?percboll=/_dati/leg16/lavori/bollet/200906/0611/html/09/