

CONTRIBUTI COBAT
ALLA REDAZIONE DEL DOCUMENTO SINTETICO INTRODUTTIVO DA PRESENTARE
ALL'ASSEMBLEA PROGRAMMATICA SULLO "SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE"

OSTACOLI E BARRIERE

Il testo della legge recante “*Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive (C.2844 Lulli, C.3553 Ghiglia e C.3773 Scalerà)*” è da più di due anni che attende la conclusione, essendo tuttora oggetto di modifiche nel recepimento delle proposte emendative.

L’auspicio è che si giunga quanto prima alla redazione definitiva del testo il quale conservi nella sostanza i principi ispiratori della originaria MOZIONE GHIGLIA ED ALTRI N.1-00269 / XVI Legislatura della seduta n. 264 di martedì 12 gennaio 2010, concernente iniziative per la riduzione delle emissioni di gas-serra, con particolare riferimento allo sviluppo delle reti di ricarica dei veicoli elettrici sul territorio nazionale.

Tale mozione impegnava il Governo ad adottare provvedimenti, anche economici, principalmente finalizzati a:

- a) creare un sistema di ricarica dei veicoli a partire dalle aree urbane
- b) introdurre procedure di gestione del servizio di ricarica facendo leva sulle peculiarità e potenzialità dell'infrastruttura del contatore elettronico, con particolare attenzione:
 - 1) all'assegnazione dei costi di ricarica al cliente che la effettua, identificandolo univocamente;
 - 2) alla predisposizione di un sistema ad applicazioni tariffarie differenziate;
 - 3) alla regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica
- c) dotare il MATTM delle risorse necessarie per il cofinanziamento, fino ad un massimo del 50 % delle spese sostenute per l'acquisto e l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo di infrastrutture per la ricarica dei veicoli;
- d) prevedere che il MATTM, di concerto con il MISE e del MIIT predisponga le regole per garantire lo sviluppo unitario delle reti di ricarica sul territorio nazionale.

Per questo motivo si richiede un interessamento degli organi istituzionali competenti affinché si conduca a termine l’iter legislativo per l’approvazione della legge.

PROSPETTIVE DI IMPATTO POSITIVO SU ECONOMIA ED OCCUPAZIONE NAZIONALE

Tra gli impatti positivi in termini economici ed occupazionali che deriverebbero dallo sviluppo della mobilità elettrica ed ibrida vi è quello della gestione degli accumulatori a fine vita.

Attualmente in Italia non esistono impianti di trattamento e riciclo per accumulatori diversi da quelli al piombo, e gli accumulatori generalmente utilizzati nei veicoli elettrici si basano prevalentemente sulla chimica a ioni di litio. Tuttavia le quantità di accumulatori esausti provenienti dai veicoli elettrici ed ibridi è ancora troppo bassa per giustificare investimenti nella realizzazione di impianti di trattamento e riciclo di accumulatori di questa fattispecie.

Ciò determina la necessità di dover smaltire tali accumulatori in impianti esteri, con costi molto alti soprattutto per il trasporto transfrontaliero.

Se in Italia si assistesse ad un concreto sviluppo della mobilità elettrica si raggiungerebbe quella massa critica di esasto da giustificare la realizzazione di impianti nazionali, con ricadute economiche ed occupazionali importanti.