CAMERA DEI DEPUTATI N. 1771

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BOSSI, PADOVAN, FRONTINI

Norme per incentivare la diffusione di autoveicoli azionati da motori elettrici

Presentata il 22 ottobre 1992

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il recente passato ha evidenziato ulteriormente che il problema della tutela della qualità dell'aria, soprattutto nelle grandi città, ci impone di percorrere strade finora inesplorate.

È indubbio che non tutta, ma buona parte della responsabilità dell'inquinamento nelle metropoli è opera dei veicoli mossi da motore a scoppio privi di convertitori catalitici. Specialmente nei mesi invernali, in particolare nella Pianura Padana, le condizioni climatiche (alta pressione, inversione termica, assenza di ventilazione), concorrono alla stagnazione e alla concentrazione di inquinanti di natura gassosa.

Orbene, a fronte di queste realtà, certamente preoccupanti, l'unico provvedimento che le autorità, locali e non, hanno individuato per affrontare egregiamente il problema, è stata l'istituzione della circolazione a targhe alterne.

Riteniamo inutile soffermarci sull'infantilità ed inefficacia di simili provvedimenti. Occorre cambiare *forma mentis;* occorre cambiare il tipo di approccio ai problemi; occorre agire sul versante della prevenzione e non della cura, comunque attuata non con strumenti rigorosamente scientifici, ma da praticoni, da sciamani che nel segreto delle stanze dei bottoni inscenano danze della pioggia nella spe-

ranza che qualche divinità (ma quale ?) venga in loro aiuto elargendo basse pressioni e precipitazioni.

Un aspetto meritevole di attenzione, in considerazione di quanto esposto in precedenza, è, a nostro avviso, quello legato alla diffusione dei veicoli mossi da motori elettrici.

Pur considerando che gli stessi non potranno nel breve e medio periodo apportare significativi cambiamenti al tipo di motorizzazione metropolitana esistente, è comunque nostro dovere dare indirizzi diversi.

L'auto elettrica si configura perfettamente come mezzo di mobilità urbana. Generalmente è di ridotte dimensioni (e quindi contribuisce a ridurre l'esigenza di spazio occupato, con evidenti vantaggi per la circolazione e i parcheggi), non produce praticamente rumore (influendo positivamente sull'eliminazione dell'inquinamento acustico), e proporzionalmente allo sviluppo della ricerca nel campo degli accumulatori (riduzione dei pesi e degli ingombri, maggiore autonomia di marcia, riduzione dei tempi di ricarica) possiamo prevedere che potrà essere impiegata anche come veicolo di collegamento suburbano. E se pensiamo che in una città come Milano, ogni giorno entrano circa 750.000 vetture provenienti per la stragrande maggioranza dalla estrema periferia o dalla cintura posta entro i trenta chilometri dal centro cittadino, è facile prevedere i benefici che in un futuro, seppure probabilmente non prossimo, ne potranno derivare.

Le obiezioni che potrebbero essere mosse argomentando che si andrebbe comunque ad incentivare il consumo di energia, della quale siamo deficitari, crediamo possano essere smentite dal fatto che la ricarica degli accumulatori dei veicoli elettrici avviene principalmente nelle ore notturne, senza aggravio pertanto per le risorse energetiche disponibili.

È evidente, però, che stanti gli attuali obiettivi limiti d'utilizzo e l'elevato prezzo d'acquisto, occorre ridurre ed eliminare i carichi di natura fiscale che gravano sul veicolo al fine di renderne più appetibile l'acquisto. Di conseguenza, è ragionevole, a nostro parere, che i veicoli elettrici adibiti al trasporto di persone per uso privato, per uso promiscuo e per trasporto merci, immatricolati dopo l'entrata in vigore della presente legge, fruiscano di una riduzione dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto sul prezzo del veicolo dal 19 per cento al 4 per cento e siano esentati dalla corresponsione delle seguenti imposte e tasse:

tasse di immatricolazione;

tassa di possesso;

imposte sui contratti di assicurazione RC auto.

Si prevede, altresì, che il 50 per cento del prezzo del veicolo possa essere finanziato dallo Stato mediante l'erogazione di contributi al tasso fisso annuo pari al 36 per cento del tasso di riferimento, restituibili in quarantotto mesi. A tal fine si destinano 27 miliardi di lire per il triennio 1992-1994 cui si fa fronte mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: « Programma di salvaguardia ambientale e tutela dei parchi nazionali e delle altre riserve naturali, comprensivo del riassetto territoriale dell'Oltrepo pavese, investito da un diffuso dissesto idrogeologico, entro il limite di lire 20 miliardi ».

Nella presente proposta di legge, si impone che gli autosili, i parcheggi aperti o coperti destinati ad uso pubblico, di proprietà sia privata che pubblica, anche se dati in concessione, già attivi al momento dell'entrata in vigore della legge ovvero costruiti dopo tale data, sempre che siano presidiati da personale di custodia o non accessibili in mancanza di questo, siano dotati, in misura non inferiore ad uno ogni cento, di posti riservati ai veicoli elettrici, attrezzati in modo tale che possa essere effettuata la ricarica degli accumulatori. Si fa riferimento alle

norme attualmente in vigore per quanto riguarda l'esecuzione di impianti di distribuzione di energia elettrica in luoghi destinati ad uso pubblico.

La presente proposta di legge, al fine di agevolare la diffusione di veicoli intrinsecamente meno inquinanti, di ridotte dimensioni, che non siano solamente destinati al trasporto merci e quindi per loro stessa natura destinati a categorie di utenti ben definite, quanto minoritarie, prevede la modifica della lettera *e)* del comma 1 dell'articolo 25 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 353, come sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1987, n. 37, e modificato dall'articolo 26 della legge 18 marzo 1988, n. 111, nonché della lettera *h)* del comma 1 dell'articolo 53 del « Nuovo codice della strada », approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992, abilitando i quadricicli anche al trasporto di più persone oltre al conducente, favorendone pertanto la diffusione anche presso la normale utenza.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. La lettera *e)* del comma 1 dell'articolo 25 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 353, come da ultimo modificato dall'articolo 26 della legge 18 marzo 1988, n. 111, è sostituita dalla seguente:

« *e)* quadricicli a motore: veicoli a quattro ruote destinati al trasporto di persone o di cose o promiscuo di persone e di cose atti ad ospitare al massimo tre persone oltre il conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi i 550 chilogrammi se azionati da motori a combustione interna aventi cilindrata totale non superiore a 450 centimetri cubici per motori ad accensione comandata a quattro tempi o 800 centimetri cubici per motori ad accensione spontanea, oppure 800 chilogrammi, esclusa la massa delle batterie, se azionati da motori elettrici di qualsiasi tipo con potenza massima di dodici chilovattora e capaci di sviluppare, per tutti i tipi sopra descritti, una velocità massima, misurata in piano, non superiore a ottanta chilometri orari. Detti veicoli, qualora superino anche uno solo dei limiti stabiliti per le caratteristiche sopra indicate, o abbiano motori ad accensione comandata a due tempi, sono considerati autoveicoli ».

2. La lettera *h)* del comma 1 dell'articolo 53 del nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituita dalla seguente:

« *h)* quadricicli a motore: veicoli a quattro ruote destinati al trasporto di persone o di cose o promiscuo di persone e di cose atti ad ospitare al massimo tre persone oltre il conducente nella cabina di

guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi i 550 chilogrammi se azionati da motori a combustione interna aventi cilindrata totale non superiore a 450 centimetri cubici per motori ad accensione comandata a quattro tempi o 800 centimetri cubici per motori ad accensione spontanea, oppure 800 chilogrammi, esclusa la massa delle batterie, se azionati da motori elettrici di qualsiasi tipo con potenza massima di dodici chilovattora e capaci di sviluppare, per tutti i tipi sopra descritti, una velocità massima, misurata in piano, non superiore a ottanta chilometri orari. Detti veicoli, qualora superino anche uno solo dei limiti stabiliti per le caratteristiche sopra indicate, o abbiano motori ad accensione comandata a due tempi, sono considerati autoveicoli ».

ART. 2.

1. Ai veicoli di cui all'articolo 1, azionati da motori elettrici di qualsiasi tipo, si applica l'aliquota di imposta sul valore aggiunto nella misura del quattro per cento sul prezzo di vendita.

2. I veicoli di cui al comma 1 sono esentati, all'atto della prima immatricolazione in Italia, dal pagamento delle tasse inerenti l'immatricolazione stessa, dal pagamento dovuto per il rilascio delle targhe di identificazione del veicolo, nonché dal pagamento della tasse di circolazione automobilistiche di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463, e successive modificazioni; nonché dall'applicazione delle imposte relative ai contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile di cui all'articolo 1 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni.

3. I veicoli di cui all'articolo 1, relativamente a quelli azionati da motori elettrici, non sono soggetti ad alcun provvedimento inerente la limitazione della circolazione, ad esclusione delle aree individuate come vietate a qualsiasi forma di traffico veicolare sia privato che pubblico.

ART. 3.

1. Gli autosilo e i parcheggi coperti o a cielo aperto destinati ad uso pubblico, di proprietà sia privata che pubblica, anche dati in concessione, già in esercizio alla data di entrata in vigore della presente legge, ovvero costruiti dopo tale data, sempre che siano presidiati da personale di custodia o non accessibili in mancanza dello stesso, devono riservare posti della misura minima di metri lineari 4,50 di lunghezza e di metri lineari 2,20 di larghezza ai veicoli azionati da propulsore elettrico, in misura non inferiore ad uno ogni cento o frazioni di esso.

2. I posti riservati di cui al comma 1 devono essere attrezzati con uno o più punti di allacciamento eroganti energia elettrica con tensione di 220 volt a 50 Hz.

3. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con riferimento a quanto indicato al comma 2, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, disciplina, con proprio decreto, la realizzazione dei punti di allacciamento e di esazione del pagamento dell'energia elettrica utilizzata per la ricarica degli accumulatori del veicolo in sosta.

ART. 4.

1. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, è prevista la possibilità da parte di chi intenda acquistare un veicolo elettrico di cui all'articolo 1, di usufruire dei contributi di cui al comma 2. A tal fine è destinata la somma di lire ventisette miliardi per il triennio 1992-1994; al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « Programma di salvaguardia ambientale e tutela dei

parchi nazionali e delle altre riserve naturali, comprensivo del riassetto territoriale dell'Oltrepo pavese, investito da un diffuso dissesto idrogeologico, entro il limite di lire 20 miliardi ».

2. I contributi di cui al comma 1 sono concessi su mutui di durata massima fino a quarantotto mesi deliberati dagli istituti abilitati al credito a medio termine, presso i quali vanno inoltrate le richieste, e non possono eccedere la metà del prezzo del veicolo elettrico che si intende acquistare.

3. Il tasso di interesse annuale, sui contributi di cui al comma 2, è stabilito nella misura di trentasei punti percentuali del tasso di riferimento.

4. Con successivo decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, dal Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro del tesoro, verranno stabilite le modalità e le procedure per l'accesso ai contributi di cui al comma 2.

ART. 5.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le aziende fornitrici di energia elettrica provvedono all'installazione dei punti di allacciamento nei posti individuati dall'articolo 3. Nei confronti dei proprietari e dei gestori si applicano le norme concernenti le servitù di elettrodotto di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1993, n. 1775.