

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 486</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BALOCCHI, ALBORGHETTI, BAGLIANI, BARRAL, BIANCHI  
CLERICI, FONTAN, FRIGERIO, MARTINELLI, SANTANDREA,  
STEFANI, VASCON**

Norme per incentivare la diffusione di veicoli  
azionati da motore elettrico

*Presentata il 9 maggio 1996*

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, particolarmente 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 circo-

lazione a targhe alterne. Riteniamo inutile soffermarci sull'infantilità ed inefficacia di simili provvedimenti. Occorre cambiare *forma mentis*; 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 speranza 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 (influenando 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 30 km dal centro cittadino, è facile prevedere i benefici che in un futuro, se pure probabilmente non prossimo, ne potranno derivare.

Le obiezioni che potranno 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 stante gli attuali obiettivi limiti di 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, fruiscono 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 48 mesi. A tal fine si destinano 50 miliardi di lire per il triennio 1996-1998 cui si fa fronte mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, all'uopo utilizzato l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

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 di 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 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 *h*) del comma 1 dell'articolo 53 del nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, abilitando i quadricicli anche al trasporto di più persone oltre al conducente, favorendo pertanto la diffusione anche presso la normale utenza.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

1. 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 leggeri, la cui massa a vuoto è inferiore a 350 Kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 Km/h e la cui cilindrata del motore è inferiore o pari a 50 cc per i motori ad accensione comandata, o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri tipi di motore, considerati come ciclomotori; ».

2. Dopo la lettera *h*) del comma 1 dell'articolo 53 del nuovo codice della strada, come modificata dal comma 1 del presente articolo, è aggiunta la seguente:

« *h-bis*) 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 al 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 650 chilogrammi, esclusa la massa delle batterie, se azionati da motori elettrici di qualsiasi tipo con potenza massima di quindici chilowattora 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 alle lettere *h*) e *h*-bis) del comma 1 dell'articolo 53 del nuovo codice della strada, azionati da motori elettrici di qualsiasi tipo, si applica l'aliquota di imposta sul valore aggiunto nella misura del 4 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 tassa di circolazione automobilistica 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 volts 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 il Ministro dei lavori pubblici e con il Ministro dei trasporti e della navigazione, 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 decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, è prevista la possibilità da parte di chi intenda acquistare un veicolo elettrico di cui alle lettere *h)* e *h-bis)* del comma 1 dell'articolo 53 del nuovo codice della strada, di usufruire dei contributi di cui al comma 2. A tal fine è destinata la somma di lire cinquanta miliardi per il triennio 1996-1998; al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

2. I contributi di cui al comma 1 sono concessi mediante mutui con durata massima di quarantotto mesi, concessi 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, sono 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 luoghi 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 1933, n. 1775.

PAGINA BIANCA

