



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori GIBIINO, CONTE, PELINO, ALICATA, DI BIAGIO, MALAN, AMIDEI, CASSANO, MANCUSO, BILARDI, PICCINELLI, PERRONE, DALLA TOR, FLORIS, VILLARI, ZIZZA, STEFANI, AZZOLLINI, Mario MAURO, ALBERTINI, ZUFFADA, FUCKSIA, ARRIGONI, CANDIANI, SPILABOTTE, CALIENDO, RIZZOTTI e IURLARO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 DICEMBRE 2017

Modifica al nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di motocicli a motore elettrico

ONOREVOLI SENATORI. - Più dell'80 per cento dei consumi energetici totali nel settore dei trasporti in Italia sono riconducibili alla circolazione di veicoli alimentati a gasolio o a benzina, mentre solo il 12 per cento dipende da alimentazioni «alternative», come il biodiesel, il GPL, il gas naturale e l'elettricità. Specularmente, la composizione del parco circolante delle autovetture per alimentazione evidenzia che più del 90 per cento dei veicoli immatricolati nel 2016 presentano motorizzazioni diesel o benzina e solo l'8 per cento alimentazioni a GPL, metano o elettriche.

L'impatto ambientale di questo modello dominante di mobilità ha indotto le istituzioni nazionali ed europee a definire obiettivi di miglioramento dell'efficienza energetica nel settore dei trasporti.

Il pacchetto sulla mobilità sostenibile, presentato dalla Commissione europea l'8 novembre 2017, prevede che i *target* di emissioni di CO₂ che devono essere rispettati dai costruttori di auto e di veicoli commerciali leggeri siano ridotti del 30 per cento entro il 2030 e del 15 per cento entro il 2025, con meccanismi premianti per i costruttori che immetteranno sul mercato veicoli con emissioni sotto i 50 grammi per chilometro.

Come evidenziato dalla Strategia Energetica Nazionale (SEN) 2017, è previsto al 2030 un importante contributo anche dai veicoli elettrici e ibridi elettrici *plug-in* (*plug-in hybrid electric vehicle* - PEV), che appaiono essere una soluzione per la mobilità urbana privata, utile anche a migliorare l'integrazione della produzione da rinnovabili elettriche. Ci si aspetta una particolare efficacia degli investimenti in questa

tipologia di veicoli tra 5-7 anni, con una diffusione complessiva di quasi 5 milioni di veicoli al 2030.

Secondo la direttiva 28/2009/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, la quota di energia ricavata da fonti rinnovabili sarà - nel settore dei trasporti - del 21 per cento nel 2030 e del 51 per cento nel 2050. In generale, la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili sarà dell'88 per cento nel 2050 (55 per cento nel 2030).

I principali costruttori europei di autovetture hanno recentemente dichiarato l'impegno a incrementare la quota di veicoli ad alimentazione elettrica nel corso dei prossimi anni: entro il 2020 molti costruttori prevedono di poter proporre a listino veicoli elettrici con autonomia di 500 km. Alcune case hanno già dichiarato l'intenzione di arrivare al 2025 ad una gamma di veicoli 100 per cento elettrici composta da almeno 10 modelli, con l'obiettivo di raggiungere una quota compresa tra il 15 per cento e il 25 per cento del totale delle vendite.

Dal punto di vista della penetrazione dell'alimentazione elettrica sull'immatricolato complessivo, occorre segnalare che il comparto delle due ruote motorizzate vanta una quota dieci volte superiore a quella delle autovetture. Nel 2016 sono stati venduti 2.408 motoveicoli a trazione elettrica (ciclomotori, motocicli e quadricicli), corrispondenti all'1 per cento del mercato degli endotermici. Pur trattandosi, come si vede, di un mercato di nicchia, è interessante osservare che, sia in termini assoluti, che in termini relativi, il peso dell'elettrico nel mercato dei motoveicoli risulta più rilevante rispetto al mercato auto: nel 2016, infatti, sono state

vendute 1.403 auto elettriche, corrispondenti a meno dello 0,1 per cento del mercato endotermico.

Il mercato offre attualmente circa una trentina di modelli di moto e scooter elettrici, equipaggiati di norma con batterie che garantiscono autonomie comprese tra i 70 e i 100 km di percorrenza, con tempi di ricarica che, a seconda dei modelli, vanno dalle 3 alle 7 ore e, nel caso di veicoli con sistemi di ricarica *fast charge*, ancora inferiori.

La diffusione dei veicoli elettrici passa anche attraverso l'adozione di misure di incentivazione rivolte al mercato. Gli incentivi possono essere di natura fiscale, come l'esenzione dal pagamento della tassa di circolazione (cosiddetto bollo), che diverse regioni riconoscono per i primi cinque anni di immatricolazione dei veicoli, oppure essere legati alla regolamentazione locale, come la disponibilità di parcheggi dedicati, l'accesso nelle ZTL cittadine o nelle corsie riservate ai mezzi pubblici.

Il presente disegno di legge si compone di un solo articolo, che mira - da un lato - a promuovere l'utilizzo di motocicli elettrici in un'ottica di miglioramento dell'impatto ambientale e - dall'altro - a colmare un vuoto legislativo del codice della strada.

L'articolo 175 del codice della strada, infatti, vieta la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane di ciclomotori e motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici «se a motore termico».

Il codice fa quindi espresso riferimento a veicoli azionati da «motore termico», ma non prende in considerazione la circolazione di veicoli azionati da motore elettrico, creando, in questo modo, un vuoto legislativo che affida all'interpretazione delle forze

dell'ordine la decisione di sanzionare o meno i conducenti di motocicli a motorizzazione elettrica che dovessero accedere ad autostrade o tangenziali.

La mancata disciplina della circolazione dei veicoli elettrici sulle strade di cui all'articolo 175 del codice stradale, si può in parte spiegare con il fatto che, all'epoca del varo nel nuovo codice, nel 1992, ciclomotori e motocicli elettrici erano sostanzialmente assenti dal mercato e, conseguentemente, dalle strade.

Nel corso degli ultimi anni, invece, la diffusione di veicoli a trazione elettrica è stata particolarmente rilevante: rispetto al 2011, infatti, le vendite di motoveicoli elettrici sono aumentate dell'88 per cento.

Una disciplina della circolazione dei motocicli elettrici sulle strade di cui all'articolo 175 del codice della strada si è, pertanto, resa urgente dal prevedibile sviluppo di un mercato che beneficerà delle recenti modifiche normative finalizzate a favorire l'infrastrutturazione elettrica del territorio (si veda il Piano nazionale infrastrutture per la ricerca dei veicoli alimentati a energia elettrica - PNIRE), e dalla conseguente esposizione dei conducenti di questi veicoli al rischio di sanzioni nonché, in caso di incidente, di mancata copertura assicurativa.

In considerazione del fatto che il *range* di potenza dei veicoli a motore termico di cilindrata 150 centimetri cubici (che quindi possono circolare in autostrada), attualmente presenti sul mercato, oscilla tra i 6 kW e gli 11 kW, si propone di autorizzare la circolazione sulle strade in oggetto ai motocicli elettrici che abbiano una potenza di almeno 5 kW (4 kW è, infatti, il limite per i veicoli omologati come ciclomotori).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al comma 2, lettera *a*), dell'articolo 175 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: «cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico», sono inserite le seguenti: «ovvero di potenza inferiore a 5 kW, se azionati da motore elettrico,».