

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 1759

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori BERSELLI, MACERATINI e PEDRIZZI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 MAGGIO 1995

Provvedimenti in favore dell'uso di mezzi di trasporto a propulsione elettrica e dello sfruttamento diretto delle fonti di energia rinnovabili non inquinanti

ONOREVOLI SENATORI. - Il danno da traffico veicolare per l'inquinamento, il rumore e le vibrazioni è ormai grave, specie nelle città. Le chiusure o le limitazioni all'accesso dei veicoli in certe zone sono palliativi che spostano gran parte dei problemi in altre zone. Anche le marmitte catalitiche, che comunque agiscono, o dovrebbero agire, solo sull'inquinamento atmosferico, sono di poca o dubbia efficacia perchè nei brevi spostamenti urbani spesso non raggiungono la loro temperatura di funzionamento. Risulta infatti che in Paesi dove sono diffusissime da molti anni, esse sono riuscite a malapena a evitare che l'inquinamento aumentasse, ma non a ridurlo. A ciò si aggiunga che la benzina senza piombo, usata per le auto catalizzate - e anche per quelle non catalizzate, uso improprio che costituisce oltretutto evasione fiscale -, secondo autorevoli fonti mediche e secondo la stessa Commissione tossicologica del Ministero della sanità, ha una potente azione cancerogena per il suo alto tenore di benzene e idrocarburi aromatici. E che altrettanto cancerogena è oggi anche la benzina additivata con piombo, il quale per parte sua è gravemente nocivo alla salute.

Per questo, da qualche anno i Paesi tecnologicamente avanzati si stanno preparando a introdurre nel parco circolante percentuali significative di veicoli elettrici. Per esempio, lo Stato di California ha programmato fin dal 1988, per legge, che a partire dal 1998 il 2 per cento delle auto vendute siano «a emissioni zero», cioè elettriche, e che tale percentuale cresca poi di due punti ogni anno (norma imitata da diversi altri Stati degli Stati Uniti d'America); ed è recente, in Francia, la decisione di aggiungere alle facilitazioni già in vigore un premio incentivato di 5.000 franchi per chi acquisti un veicolo elettrico, col programma di averne in circolazione 100.000 entro l'anno 2.000. In Svizzera circolano già più di 2.000 veicoli elettrici leggeri da città (in proporzione, in Italia dovrebbero circolarne

20.000, anzichè poche centinaia). Inoltre ne saranno concentrati, entro l'anno 2.000, ben 400 in un comune-cavia di 10.000 abitanti (Mendrisio, Canton Ticino), per sperimentarvi con dieci anni di anticipo una diffusione di veicoli elettrici dell'8 per cento, prevista nella Confederazione per il 2.010. In Germania, le Poste e i Telefoni federali intendono elettrificare 35.000 dei loro furgoni. Questi sono solo alcuni esempi di ciò che avviene o si prepara nel solo Occidente. Nella prospettiva di un mercato che inevitabilmente si aprirà, scienziati e tecnici di tutto il mondo sono quindi al lavoro. Ma in Italia, purtroppo, ricerca e sperimentazione procedono con un ritmo molto inferiore a quanto sarebbe necessario; col rischio grave che, anche in questo campo, si finisca per dipendere da tecnologie e prodotti d'importazione. Va ricordato, in proposito, che la nostra bilancia tecnologica è da decenni passiva, anche perchè la nostra «produzione» di brevetti è nettamente all'ultimo posto fra quelle dei Paesi industriali. Un danno economico oltretutto umiliante, per un popolo la cui genialità è riconosciuta da tutti e da sempre e che quindi meriterebbe di occupare, in quella classifica, una posizione meno indecorosa.

La propulsione stradale elettrica è stata sempre trascurata, se non perfino avvertata, dal nostro mondo politico. Non per caso la sola facilitazione di cui godono i veicoli elettrici è l'esenzione dal «bollo» per cinque anni, deliberata oltre quarant'anni fa (nel 1953) e quindi fra l'altro sconosciuta ai più. Per di più l'articolo 59 del nuovo codice della strada, e gli altri articoli che in qualche modo riguardano veicoli elettrici, non sono mai stati regolamentati, quindi sono tutt'ora inapplicabili. Di conseguenza, il nostro Paese ha accumulato anche in questo campo un grosso svantaggio rispetto agli altri partners europei. Svantaggio che va assolutamente rimontato, e al più presto. Noi riteniamo che nell'attuale situazione meriti di essere incentivato l'uso della pro-

pulsione elettrica in generale, e non solo su terraferma. Anche perchè la ricerca tecnologica è un sistema di vasi comunicanti e il progresso ottenuto in un settore ricade quasi sempre su altri, talora diversissimi.

Riteniamo inoltre che la propulsione elettrica, in quanto consente risparmi di energia attraverso un suo uso più razionale, e rispettando l'ambiente, sia materia affine a quella delle fonti di energia rinnovabili e «pulite»; che anche in sede applicativa le due materie possano essere abbinate (pensiamo, per esempio, a flotte di veicoli per uso pubblico, rifornite prevalentemente da fonti «pulite») e che sia quindi opportuno promuovere parallelamente il progresso nei due campi. Non per caso il grande sviluppo delle tecnologie solari in atto in Svizzera (Paese in questo fra i più avanzati al mondo) ha avuto inizio, dieci anni or sono, anche grazie ad alcuni ecologisti, che si erano imposti non solo di usare veicoli elettrici, ma anche di alimentarli il più possibile con energia elettrica di origine fotovoltaica.

L'Italia dipende dall'estero per i quattro quinti del suo fabbisogno energetico, ha fonti assai poco diversificate e ha un 18 per cento (crescente) di *deficit* elettrico. Si deve perciò considerare gravemente «a rischio» di *black-out* energetico. Spada di Damocle temibilissima, che tuttavia non ha mai indotto i governi e i Parlamenti passati a prendere in seria e pratica considerazione, al di là di tanti buoni propositi, il contributo che potrebbero fornire le fonti rinnovabili, se utilizzate con criteri moderni. Invece Paesi avanzatissimi - e con una parte rilevante del loro fabbisogno elettrico assicurato da centrali nucleari - si stanno impegnando seriamente, e da anni, in quel settore. La Germania, per esempio, qualunque goda di una radiazione solare molto inferiore a quella dell'Italia, stanziava ogni anno 100 milioni di marchi per lo sviluppo del fotovoltaico e ha già circa 2.200 «tetti fotovoltaici» collegati alla rete elettrica, installati da famiglie e di loro proprietà. Questo a seguito di un'iniziativa che mira fra l'altro a diffondere fra i cittadini le conoscenze di base in materia di energia e a

farvi maturare una mentalità incline a usarla in modo razionale. In Svizzera, i piccoli impianti solari privati, collegati a rete, erano già 680 a fine '94, per una potenza complessiva di 3,8 Mega Watt. La *ratio* degli articoli 8 e 10 del presente disegno di legge si ispira appunto all'esigenza che nella deficitaria situazione energetica italiana chiunque disponga di una fonte, anche piccola, di energia «pulita» venga incentivato ad utilizzarla, a vantaggio proprio e della collettività.

Dobbiamo aggiungere che per raggiungere efficacemente gli scopi del presente disegno di legge sarebbe auspicabile che regioni, province e comuni emanassero disposizioni rapportate allo stesso spirito. Per esempio riservando ai veicoli elettrici spazi particolari di parcheggio e facilitando, per quanto è in loro facoltà, l'installazione di colonnine di ricarica o degli impianti, anche minimi, per l'utilizzo della energie rinnovabili e «pulite».

La copertura finanziaria del provvedimento sarebbe assicurata, e largamente, dai suoi effetti stessi. Anzitutto perchè ogni progresso nel risparmio e nella produzione nazionale dell'energia è comunque positivo per il bilancio dello Stato. In secondo luogo perchè ogni progresso nella tutela dell'ambiente riduce i costi, diretti e indiretti, privati e pubblici, causati dall'inquinamento. Infine, perchè il provvedimento proposto favorirebbe lo sviluppo di attività economiche oggi molto limitate o addirittura inesistenti. Le riduzioni di imposta che esso prevede, quindi, sarebbero più che compensate dai tributi, diretti e indiretti, delle persone, fisiche e giuridiche, che godrebbero delle nuove occasioni di lavoro e di guadagno così create. Comunque, il divieto (previsto all'articolo 12) di impiego di benzine «verdi» detassate su veicoli non catalizzati - impiego improprio, che danneggia, oltre all'ambiente, anche l'erario, vanificando lo scopo della detassazione - recupererebbe e/o eviterebbe un'evasione fiscale valutabile, oggi, in circa 400-500 miliardi di lire all'anno.

Confidiamo quindi nella rapida approvazione di questo nostro disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità della legge)

1. La presente legge, al fine di tutelare l'ambiente, di risparmiare e produrre energia e di favorire il progresso, la bilancia commerciale e l'occupazione, attraverso attività nuove o non adeguatamente sviluppate nel nostro Paese, promuove la diffusione di mezzi di trasporto a propulsione elettrica e l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili non inquinanti.

Art. 2.

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si definiscono:

a) propulsione elettrica: quella realizzata per mezzo di un motore elettrico, alimentato da accumulatori e/o generatori esenti da emissioni inquinanti, ovvero a mezzo di *trolley* o comunque attraverso il costante contatto con una rete di alimentazione;

b) propulsione ibrida in parallelo: quella in cui il sistema propulsivo può essere azionato meccanicamente sia da un motore elettrico che da un motore termico, ove il motore elettrico è alimentato da un accumulatore alla cui carica provvede un generatore azionato dal motore termico, ovvero il medesimo motore elettrico con funzione di generatore;

c) propulsione ibrida in serie: quella in cui il propulsore elettrico è alimentato da un accumulatore alla cui carica provvede un gruppo elettrogeno che è collocato stabilmente sul mezzo, e il cui motore termico non è in collegamento meccanico con gli organi di propulsione, quali ruote, cingoli, eliche, eccetera;

d) propulsione bimodale: quella di un veicolo dotato di due sistemi di propulsione, uno termico e uno elettrico, indipendenti l'uno dall'altro;

e) propulsione multimodale: quella di un mezzo a propulsione ibrida, il quale possa essere alimentato anche attraverso il contatto costante con una rete elettrica.

Art. 3.

1. I mezzi di trasporto a propulsione elettrica, di qualsiasi tipo e dimensione, destinati o meno alla circolazione stradale, godono delle seguenti facilitazioni tributarie:

a) esenzione totale dalle tasse automobilistiche per i veicoli e dalle tasse di stazionamento per imbarcazioni e aeromobili;

b) riduzione al 10 per cento dell'aliquota IVA, sia per i mezzi completi che per i loro componenti e accessori, come accumulatori, regolatori, motori, strumentazioni, pneumatici speciali, caricabatterie, colonnine di ricarica, eccetera;

c) deducibilità del loro prezzo di acquisto dal reddito imponibile, nella misura del 50 per cento e fino a lire 30.000.000; detto limite verrà rivalutato ogni anno, secondo l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale rilevato dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT);

d) riduzione del 50 per cento sui tributi gravanti sulle pratiche burocratiche ad essi relative, quali immatricolazioni, cambi di proprietà e simili;

f) riduzione del 50 per cento sui tributi gravanti sulle polizze assicurative e sui contratti di noleggio o di *leasing*, anche parziali, ovvero riguardanti singoli componenti, come accumulatori o altri, ad essi relativi.

Art. 4.

1. I mezzi di trasporto di ogni tipo e dimensione a propulsione ibrida, bimodale o multimodale, abilitati o meno alla circolazione stradale, godono delle facilitazioni di

cui all'articolo 3, ridotte della metà, purchè dotati di un accumulatore sufficiente ad un'autonomia di almeno 30 minuti primi, col motore termico spento, alla temperatura ambiente di 20 gradi centigradi e col motore elettrico erogante la sua potenza nominale. I componenti tipici dei sistemi di propulsione elettrica dei predetti mezzi di trasporto, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), godono per intero della riduzione di aliquota IVA, di cui alla medesima lettera b), nonchè delle altre facilitazioni, in quanto applicabili.

Art. 5.

1. I mezzi terrestri a propulsione elettrica, con o senza ausilio di propulsione muscolare, la cui velocità massima in piano e a solo motore non superi i 25 chilometri e la cui massa a pieno carico non superi i 120 chilogrammi, non sono considerati veicoli a motore.

2. I propulsori elettrici per imbarcazione, la cui tensione di funzionamento non superi i 24 Volt e la cui potenza continuativa non superi 1 chilowattora, non sono considerati propulsori meccanici, ferme restando le norme vigenti in materia di sicurezza e di copertura assicurativa per le imbarcazioni.

Art. 6.

1. Nella acque marine, o comunque in quelle la cui tutela ambientale compete allo Stato, interdette per motivi ambientali alla navigazione a motore, è consentito l'uso di imbarcazioni a propulsione elettrica, nei limiti di potenza eventualmente previsti per certi particolari specchi d'acqua. Per le acque interne, la cui tutela compete alle Regioni, ogni norma di limitazione o di divieto relativi alla navigazione a motore in determinati specchi d'acqua dovrà precisare se essa riguardi anche i motori elettrici.

Art. 7.

1. I ciclomotori a tre ruote a motore elettrico e i quadricicli leggeri elettrici, di cui alla direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, ed all'articolo 1, comma 4, lettera a), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 aprile 1994, di recepimento della direttiva medesima, pubblicato nel Supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994, possono trasportare una persona, oltre al conducente, purchè abbiano adeguati requisiti di stabilità, frenata e spunto in salita.

Art. 8.

1. Gli apparati, e i loro componenti, finalizzati all'utilizzo diretto delle fonti energetiche rinnovabili non inquinanti, per eseguire un qualsiasi lavoro o produrre una qualsiasi forma di energia, sono esenti da IVA. Il loro costo documentato è deducibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche o delle persone giuridiche. Le predette facilitazioni restano in vigore fino al 31 dicembre 2000, salvo proroghe da concedersi con decreto del Ministro delle finanze.

2. L'energia elettrica prodotta da impianti non inquinanti, collegati o meno ad una rete elettrica, di proprietà di privati cittadini, anche riuniti in cooperativa, di comuni o di associazioni ed enti senza fini di lucro, è esente da imposte di fabbricazione e da ogni altro tributo presente o futuro.

Art. 9.

1. Tutte le facilitazioni previste dalla presente legge sono valide, in quanto applicabili, anche per le realizzazioni di carattere amatoriale, prototipale o modellistico.

Art. 10.

1. I condomini devono permettere gratuitamente ai condomini, e ai loro inquilini

che ne abbiano il benessere, l'installazione degli apparati di cui all'articolo 8, finalizzati all'utilizzo diretto delle fonti energetiche rinnovabili non inquinanti, sui tetti o su altre parti comuni, purchè questo non ne comprometta il godimento da parte degli altri condomini o inquilini e salva la responsabilità di chi li installa per gli eventuali danni provocati all'atto dell'installazione o conseguenti ad essa. La disposizione del presente articolo non si applica agli edifici e ai siti di rilevante interesse artistico, storico o turistico, a meno che vi sia il benessere degli organi competenti.

Art. 11.

1. I Ministeri competenti curano la tempestiva diffusione, attraverso i mezzi di informazione, di ogni possibile notizia riguardante le iniziative di promozione, incentivazione o finanziamento che venissero deliberate in Italia o dall'Unione europea in coerenza coi fini della presente legge e facilitano, nell'ambito delle rispettive competenze, la fruizione di dette iniziative da parte di chiunque vi sia interessato.

Art. 12.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono vietati il rifornimento e l'utilizzo di benzine senza piombo detassate per alimentare veicoli o motori non provvisti di catalizzatore o di altri dispositivi di abbattimento delle emissioni gassose inquinanti.

2. Le benzine di cui al comma 1 sono colorate in modo tale da facilitare i relativi controlli.

3. L'inosservanza dei divieti di cui al comma 1 è punita con la multa da lire 10.000.000 a lire 50.000.000 e, in caso di recidiva da lire 50.000.000 a lire 100.000.000.