

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore BOSSI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 MARZO 1991

Provvedimenti atti ad incentivare la diffusione di veicoli
azionati da motori elettrici

ONOREVOLI SENATORI. - 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 dovuta ai 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 provvedimen-

to che le autorità, locali e non, hanno individuato per affrontare egregiamente il problema è stato l'istituzione della circolazione a targhe alterne.

Ritengo inutile soffermarmi sulla 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 speranza che qualche divinità (ma quale?) venga in loro aiuto elargendo basse pressioni e precipitazioni.

Occorre agire con strumenti che si orientino e che orientino effettivamente nella giusta direzione, che ritengo debba essere quella dell'incentivazione fiscale per i veicoli dotati di convertitori catalitici, della riabilitazione del motore a ciclo *diesel*, così frettolosamente e sprovvedutamente liquidato dalla nostra classe dirigente.

Su questi filoni, la formazione politica che rappresento, la Lega Lombarda-Lega Nord, ha presentato (in tempi non sospetti) iniziative di legge al riguardo.

Altro momento che, a mio avviso, è meritevole di attenzione è 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 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 600.000 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, credo possano essere smentite dallo stesso Ente nazionale per l'energia elettrica, il quale, nei propri

programmi, intende promuovere l'utilizzo di energia per uso domestico anche nelle ore notturne quando la richiesta da parte dell'utenza subisce una drastica riduzione. Non dimentichiamo che la ricarica degli accumulatori dei veicoli elettrici avviene principalmente in tale fascia oraria, senza aggravio pertanto per le risorse energetiche disponibili.

È evidente, però, che, stante gli attuali 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 ritengo 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 legge debbano fruire della riduzione dell'aliquota IVA sul prezzo di vendita dal 19 per cento al 4 per cento e debbano essere esentati dalla corresponsione delle seguenti imposte e tasse:

- tassa di immatricolazione;
- tassa di possesso;
- imposta 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 1991-1993 a carico dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 7 della legge 28 agosto 1989, n. 305, concernente «Programmazione triennale per la tutela dell'ambiente». Tale autorizzazione di spesa viene a tale fine incrementata dello stesso importo mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento «Programma di salvaguardia ambientale e tutela dei parchi nazionali e delle altre riserve naturali».

Nel presente disegno di legge si impone che gli autosili, i parcheggi aperti o coperti

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

destinati ad uso pubblico, di proprietà sia privata che pubblica, anche dati in concessione, già attivi al momento della data di entrata in vigore della legge ovvero costruiti dopo tale data, semprechè 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.

Il presente disegno 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 modificazione della lettera e) del comma 1 dell'articolo 25 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, abilitando i quadricicli anche al trasporto di più persone, oltre al conducente, e favorendone pertanto la diffusione anche presso la normale utenza.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, 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. 393, 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, capaci di sviluppare una velocità massima fino a 80 chilometri all'ora e con motore di cilindrata totale non superiore a 450 centimetri cubi per motori a benzina a quattro tempi o 800 centimetri cubi per motori *diesel* o con motore elettrico di qualsiasi tipo con potenza massima di chilowattora 12. Detti veicoli, qualora superino anche uno solo dei limiti stabiliti per le caratteristiche sopra indicate, o abbiano motori a benzina 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 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 all'immatricolazione stessa, dal pagamento dovuto per il rilascio delle targhe di identificazione, nonché dal pagamento delle tasse di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463, e successive modifica-

zioni, e 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 alla 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, semprechè siano presidiati da personale di custodia o non accessibili in mancanza dello stesso, dovranno riservare posti della misura minima di metri 4,50 di lunghezza e di metri 2,20 di larghezza ai veicoli azionati da propulsore elettrico, in misura non inferiore ad uno ogni cento o frazione di esso.

2. I posti riservati di cui al comma 1 dovranno essere attrezzati con uno o più punti di allacciamento eroganti energia elettrica con tensione di 220 volt alla frequenza di 50 hertz.

3. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con riferimento a quanto previsto 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, emanerà norme in materia di 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, così come caratterizzato all'articolo 1, di usufruire di contributi all'uopo istituiti ai sensi del comma 2. A tal fine è destinata la somma di lire 27 miliardi per il triennio 1991-1993 e per gli anni successivi, a carico dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 7 della legge 28 agosto 1989, n. 305, concernente «Programmazione triennale per la tutela dell'ambiente». La predetta autorizzazione di spesa viene a tale fine incrementata dello stesso importo mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento «Programma di salvaguardia ambientale e tutela dei parchi nazionali e delle altre riserve naturali».

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 andranno 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 36 punti percentuali del tasso di riferimento.

4. Con successivo decreto da emanarsi, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, da parte del 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 titolari e gestori si applicano le norme concernenti le servitù di elettrodotto di cui al regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775.