SENATO DELLA REPUBBLICA

---- XII LEGISLATURA ----

N. 2432

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori BERSELLI, MACERATINI e PEDRIZZI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 GENNAIO 1996

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

ONOREVOLI SENATORI. - Il disegno di legge n. 1759, presentato il 25 maggio 1995, ha suscitato l'interesse di un gran numero di esperti, aziende ed enti qualificati. Fra questi ultimi il Ministero dei trasporti e della navigazione, il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, la Commissione italiana veicoli elettrici stradali, la Federazione italiana motonautica, il Centro comune di ricerca dell'Unione europea. Si è perciò ritenuto doveroso tener conto degli autorevoli contributi di conoscenza e di idee pervenuti, redigendo questo secondo e più ampio disegno di legge sulle stesse materie del primo, che è stato di conseguenza ritirato.

Sull'urgenza di almeno attenuare l'inquinamento da traffico, particolarmente nei centri urbani, l'accordo è unanime. Ma le limitazioni o peggio i blocchi totali della circolazione sono palliativi che creano più problemi di quanti ne risolvano, ammesso che ne risolvano. Le stesse marmitte catalitiche – che comunque agiscono o dovrebbero agire solo sui fumi, ma non su calore, rumore e vibrazioni, fattori anch'essi rilevanti di degrado ambientale – sono di scarsa o dubbia efficacia. In Paesi dove esse sono diffusissime da molti anni, sono infatti riuscite, sì e no, a evitare che l'inquinamento aumentasse, ma non a ridurlo.

A ciò si aggiunga:

- a) che le benzine senza piombo, formulate per i veicoli catalizzati, sono nocive per il loro contenuto in benzene e idrocarburi aromatici, noti come potenti cancerogeni;
- b) che in Italia esse sono usate largamente anche su veicoli non catalizzati, cosa che aumenta il danno e costituisce inoltre evasione fiscale:
- c) che le benzine con piombo sono ormai quasi altrettanto cancerogene, oltre che velenose;

d) che anche i motori termici intrinsecamente più «puliti», come quelli a gasolio, a GPL e a metano, producono pur sempre, almeno, gli ossidi di carbonio e di azoto, anch'essi nocivi.

Nel mondo progredito si guarda alla propulsione elettrica come unica soluzione radicale del problema; anche se, sul versante industriale, a sperare che essa assuma un ruolo di rilievo nei trasporti su strada sono in genere piccoli o medi imprenditori, che vi vedono potenziali nuovi settori di attività per le loro aziende. È infatti inutile nascondersi che la posizione delle grandi case dell'auto, tranne solo le due francesi, è quanto meno di resistenza passiva. Quanto alle compagnie petrolifere, la loro contrarietà è tanto ovvia che non mette conto parlarne. In molti Paesi, comunque, sono i pubblici poteri a sollecitare quella svolta produttiva, e con risultati già di qualche rilevanza. In Francia, per esempio, nel 1994 sono stati venduti 1750 veicoli elettrici; e alle precedenti facilitazioni ora si sono aggiunti un premio di 5.000 franchi a ogni acquirente di un veicolo elettrico e uno di 10.000 al costruttore, nella prospettiva di averne 100.000 circolanti entro l'anno 2000. In Svizzera, circolano già oltre 2.000 veicoli elettrici leggeri ed è in corso l'esperimento di collocarne 400 entro il 2000 a Mendrisio - comune ticinese da 10.000 abitanti - offrendoli a metà prezzo grazie a consistenti contributi pubblici. Ciò per poter sperimentare con dieci anni di anticipo una densità di veicoli elettrici dell'8 per cento, prevista nell'intera Confederazione per il 2010. Le Poste tedesche e svedesi stanno sperimentando, per la consegna della corrispondenza, 60 furgoni elettrici, col programma di metterne in esercizio circa 35.000. Questo per citare solo pochi esempi.

In Italia si vendono poche decine di veicoli elettrici all'anno, ce ne sono poche centinaia circolanti (in proporzione alla Svizzera, dovrebbero essercene 20.000) e la ricerca procede a un ritmo molto inferiore a quanto sarebbe necessario. Nè può essere diversamente. La più recente e sola facilitazione per i veicoli elettrici, l'esenzione dal «bollo» per cinque anni, fu infatti deliberata nel 1953, ed è anche sconosciuta ai più. E tutti gli articoli del nuovo codice della strada relativi a veicoli elettrici sono tutt'ora inoperanti perchè ignorati dal regolamento di attuazione. Quanto agli incentivi, in ambito nazionale ci risultano solo i 210 miliardi sborsati dallo Stato, di fronte alla minaccia di chiusura dell'Alfa Romeo di Arese, per avviare l'attività produttiva anche di veicoli elettrici. Un incentivo di per sè imponente. Peccato che il relativo «Protocollo di intenti» (1º marzo 1994) condizioni l'avvio della produzione al «raggiungimento di adeguati volumi di domanda»; peccato che la domanda non ci sia perchè mai seriamente stimolata; e peccato che comunque non si sappia che valore dare al termine «adeguati». Della possibilità che quell'accordo porti nel breve periodo a una produzione significativa di veicoli elettrici è lecito quindi dubitare. Invece è certo che con tutti quei miliardi si sarebbero potute finanziare cinque o sei iniziative come quella svizzera di Mendrisio o la ricerca e sperimentazione sulla propulsione elettrica in moltissime aziende e università; anzichè favorire ancora una volta con risorse pubbliche una sola azienda multinazionale già monopolista industriale dell'auto in Italia - alla quale non mancano certo fondi propri nè, comunque, ampie possibilità di trovare credito sul mercato dei capitali.

Il rischio a cui ci espone l'attuale nostra sostanziale inerzia è la dipendenza, anche in questo settore, da tecnologie e prodotti esteri. Già ora, ad esempio, fra le ditte più note in ambito mondiale per le loro ricerche su sistemi innovativi di accumulo dell'energia, nessuna è italiana. E ciò quantunque noi si disponga di sicure potenzialità, tant'è che i record dell'ora (200 chilometri) e di velocità (303 chilometri) per vei-

coli elettrici appartengono a un'auto italiana, alimentata da batterie italiane di normale produzione.

È del resto poco noto, ma purtroppo vero, che la nostra bilancia tecnologica è da decenni in passivo, perchè come «produzione» di brevetti siamo all'ultimo posto fra i maggiori Paesi industriali. Un pesante danno economico, per di più umiliante.

Al fine di rimontare lo svantaggio almeno nel settore della propulsione elettrica, riteniamo che il suo impiego sia da promuovere non solo su terraferma nè solo su strada. La ricerca scientifica e tecnologica è infatti un sistema di vasi comunicanti e il progresso ottenuto in un settore ricade spesso su altri, talora diversissimi.

C'è chi obietta che l'energia con cui alimentare i mezzi elettrici verrebbe comunque prodotta con sistemi inquinanti. Ma, a parte che ciò non sempre è vero, i fumi di una centrale termica si possono depurare e tenere sotto controllo molto più efficacemente di quelli delle migliaia di mezzi di trasporto merci che essa potrebbe alimentare se fossero elettrici. C'è anche chi teme che una larga diffusione della propulsione elettrica farebbe aumentare troppo i consumi di elettricità. Ma, a parte che essa farebbe in compenso diminuire il consumo dei carburanti, e in misura più che proporzionale, la ricarica dei mezzi elettrici avverrebbe in genere di notte, quando c'è eccedenza di elettricità; tanto che oggi la si cede a basso prezzo o la si spreca. La diffusione della propulsione elettrica avrebbe perciò l'effetto, certo positivo, di una più razionale distribuzione dei consumi elettrici nell'arco delle 24 ore.

Inoltre i mezzi di trasporto elettrici consumano meno energia di quelli termici, ma soprattutto ne richiedono molto meno per essere costruiti (la cosiddetta «energia grigia») e per essere gestiti. Essi sono infatti molto più semplici, meno soggetti a guasti e più longevi.

Riteniamo perciò che la propulsione elettrica sia materia abbinabile a quella delle energie rinnovabili e «pulite», anche in sede applicativa (per esempio, con flotte di veicoli elettrici, riforniti prevalentemente da

fonti "pulite"), e che il progresso sia da promuovere parallelamente nei due campi. Non per caso il grande sviluppo delle tecnologie solari in atto in Svizzera è stato innescato, dieci e più anni fa, anche da alcuni ecologisti, che si erano imposti non solo di usare veicoli elettrici, ma anche di alimentarli con energia di origine fotovoltaica.

In occasione del 16° Congresso del Consiglio mondiale dell'energia, tenutosi a Tokio nell'ottobre 1995, per quanto riguarda le previsioni è stato ipotizzato che, indipendentemente dai vincoli ambientali e in assenza del ricorso alle energie rinnovabili e al nucleare, una forte carenza di disponibilità energetica potrebbe verificarsi a partire dal 2025 e che essa potrebbe aumentare fino a raggiungere, nel 2035, un deficit pari a oltre la metà del consumo mondiale attuale.

In presenza di tali prospettive, non certo remote, noi dipendiamo dall'estero per i quattro quinti del nostro fabbisogno di energia; inoltre, nel confronto con i nostri partner europei siamo ultimi sia come «indipendenza energetica» che come «indipendenza elettrica», con il 16 e con il 20 per cento. Ma il nostro svantaggio si rivela abissale se si pensa che penultimo nell'energia col 23 per cento è il Belgio, che però ha il 101 per cento di indipendenza elettrica, e penultima nell'elettricità, col 58 per cento, è l'Olanda, che però ha il 96 per cento di indipendenza energetica.

paghiamo 22-23.000 miliardi all'anno di «bolletta energetica» e la nostra libertà d'azione in politica estera verso i Paesi dai quali riceviamo vitali trasfusioni di energia ne risulta compromessa. In altre e più crude parole, siamo ricattabili. A parte quindi la «questione nucleare», che non è in discussione qui, riteniamo imperdonabile aver lasciato che si creasse una situazione tanto disastrosa, senza aver promosso il più possibile almeno lo sfruttamento delle energie «pulite» di cui disponiamo. Tanto più che non le trascurano Paesi molto avanzati, che hanno una parte importante del loro fabbisogno coperta da energia nucleare. La Germania per esempio, che ha molto meno sole di noi, investe l'equivalente di 120 miliardi di lire all'anno nello sviluppo del solare, specie mediante i «tetti fotovoltaici» collegati alla rete elettrica. Ne ha già 2.250, di proprietà privata (ma finanziati fino al 70 per cento con fondi pubblici) per una potenza di circa 7 mega watt. E altri 700 impianti simili, per una potenza di oltre 4 mega watt, funzionano già nella piccola Svizzera.

La ratio del presente disegno di legge si ispira appunto all'esigenza che, nella deficitaria situazione italiana, chiunque disponga di una pur minima fonte di energia sia indotto a sfruttarla, a vantaggio proprio e della collettività; essendovi facilitato anzipiano sul burocratico, tutto perchè l'estrema complessità delle leggi nazionali oggi in vigore sulla materia, al di là delle loro intenzioni, è dissuasiva, quanto meno per i privati e per i soggetti comunque minori.

Va detto purtroppo che, anche in questi settori, in Italia la ricerca, la sperimentazione e la produzione sono a un livello molto lontano da quello raggiunto altrove. Al riguardo, valgano le considerazioni esposte circa la propulsione elettrica, ma aggravate. Perchè in questo caso non si tratta di rischio sventare un di dipendenza dall'estero, bensì di rimediare a una dipendenza in atto e alle sue conseguenze negative sull'occupazione e sulla bilancia dei pagamenti; oggi e soprattutto domani. Per esempio, in Italia i produttori di moduli fotovoltaici sono solo due ed evidentemente non riescono a soddisfare la pur limitata richiesta, poichè la maggioranza di quelli installati è d'importazione. Quanto ai generatori eolici e idroelettrici, non esistono praticamente unità di piccola e minima potenza prodotte in Italia; mentre rimane insoddisfacente la situazione nei collettori solari, nelle pompe di calore e nelle celle a combustibile.

Per raggiungere più efficacemente gli scopi di questo disegno di legge, auspichiamo che gli enti locali emanino disposizioni ispirate allo stesso spirito. Per esempio, facilitando per quanto sta in loro l'installazione di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici e l'installazione degli impianti

per l'utilizzo delle energie rinnovabili e «pulite», specie a beneficio di privati cittadini o comunque di soggetti «minori».

La copertura finanziaria del provvedimento sarebbe assicurata, e largamente, dai suoi effetti stessi. Sia perchè il progresso nel risparmio e nella produzione dell'energia è comunque positivo per il bilancio dello Stato. Sia perchè una maggiore tutela dell'ambiente riduce i costi pubblici, diretti e indiretti, causati dall'inquinamento. Sia, infine, perchè il provvedimento favorirebbe lo sviluppo di attività oggi limitate o inesistenti e le riduzioni di imposta previste sarebbero più che compensate dai tributi diretti e indiretti dei soggetti che godrebbero delle nuove occasioni di reddito. Comunque il divieto, previsto all'articolo 16, all'impiego di benzine «verdi» detassate su mezzi non catalizzati - impiego improprio, che danneggia l'ambiente, ma 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.

Il testo che andiamo a presentare è di agevole comprensione. Ci limitiamo quindi a pochi chiarimenti su alcune norme, che potrebbero apparire oscure ai profani delle materie trattate.

Articolo 4.

L'attuale formula di calcolo dà come risultato, per un motore elettrico, una potenza fiscale superiore a quella di un motore termico di analoghe prestazioni. Perciò lo penalizza, anche sul piano assicurativo. La nuova formula che viene proposta (comma 1) è quella vigente in Francia.

Articolo 5.

Le norme attuali impongono l'installazione del tachigrafo a tutti i veicoli di massa a pieno carico superiore ai 3.500 chilogrammi. Accade quindi che, per uno stesso veicolo, l'obbligo del tachigrafo non sussista nella versione termica e sussista invece in quella elettrica, causa il peso delle

batterie. Il che è assurdo, anche considerate la minore velocità e minore autonomia della versione elettrica di qualsiasi veicolo (almeno per ora).

Articolo 6.

L'adattamento di un veicolo concepito per la propulsione termica non è certo l'impiego ottimale per quella elettrica, che dà il meglio su veicoli progettati ad hoc. Ma è per ora il solo sistema adottato dalle case automobilistiche che hanno voluto avere a listino veicoli elettrici. Non si vede perchè la stessa cosa, entro limiti precauzionali e con i dovuti controlli, non si debba consentire a imprese minori o a semplici appassionati.

Articolo 7.

Lo spirito dell'articolo è quello di consentire che a un livello minimo di motorizzazione elettrica corrisponda un livello minimo, e dove possibile nullo, di adempimenti burocratici.

Articolo 9.

I veicoli citati nell'articolo, in quanto assimilati ai «ciclomotori», secondo il nostro codice della strada possono trasportare solo il conducente. Ma è assurdo, anche sotto il profilo economico ed energetico, che un mezzo il cui peso può arrivare ai 350 chilogrammi, e li può superare di molto se è elettrico, non possa trasportare almeno due persone.

Articolo 12.

La connessione a rete di impianti, anche piccoli o minimi, per la produzione di elettricità è il sistema più innovativo oggi in uso nel campo delle energie rinnovabili, e particolarmente di quella solare. Lo sviluppo di tale sistema, in Germania, in Svizzera e altrove, con i «tetti fotovoltaici», è dovuto alla constatazione del fatto che se si

coprissero con materiali fotovoltaici i tetti e/o le pareti a sud di tutti gli edifici esistenti, se ne ricaverebbe molta più elettricità di quanta ne occorra. Fra l'altro, il sistema consente di produrre energia «pulita» risparmiando il costo degli accumulatori, usati invece nei sistemi tradizionali, e senza sottrarre spazio al verde. I problemi tecnici relativi all'allacciamento sono quindi stati risolti in quei Paesi da anni. In Italia, il

compito di stabilire le caratteristiche degli impianti elettrici, e perciò anche di quei circuiti di connessione è demandato, dalla legge 1° marzo 1968, n. 186, al Comitato elettrotecnico italiano. Ci risulta che esso abbia esaminato a lungo il problema e stia per provvedervi.

Con queste precisazioni confidiamo 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, consentire un uso più razionale dell'energia, favorire il progresso tecnologico, la bilancia commerciale e l'occupazione, promuove, con facilitazioni anche tributarie, la diffusione di mezzi di trasporto a propulsione elettrica nonchè lo sfruttamento diretto delle fonti energetiche rinnovabili non inquinanti; essa vieta altresì l'utilizzo improprio di carburanti speciali.

Art. 2.

(Definizioni)

- 1. Ai fini della presente legge si definiscono:
- a) motore elettrico: uno o più motori elettrici, utilizzati nella propulsione di un mezzo di trasporto;
- b) propulsione elettrica: quella realizzata mediante un motore elettrico che sia alimentato da accumulatori e/o generatori esenti da emissioni inquinanti oppure tramite opportune forme di contatto o accoppiamento con una rete di alimentazione elettrica oppure da ambedue i sistemi di alimentazione:
- c) propulsione ibrida parallela: quella in cui il sistema propulsivo può essere azionato alternativamente sia da un motore elettrico sia da un motore termico e in cui il motore elettrico è alimentato da accumulatori alla cui ricarica periodica provvede un generatore, o lo stesso motore elettrico con funzioni di generatore, azionato dal motore termico durante il funzionamento del veicolo con propulsione termica;
- d) propulsione ibrida in serie: quella in cui il sistema propulsivo è azionato da un

motore elettrico alimentato da accumulatori alla cui ricarica provvede un gruppo elettrogeno, il quale è parte integrante del mezzo, ma è azionato da un motore termico che non è in collegamento meccanico con gli organi propulsori, come ruote, cingoli, eliche, eccetera;

- e) propulsione bimodale: quella di un mezzo dotato di due sistemi di propulsione, uno termico e uno elettrico, indipendenti l'uno dall'altro:
- f) propulsione multimodale: quella di un mezzo a propulsione ibrida che possa essere alimentato anche attraverso opportune forme di contatto o accoppiamento con una rete di alimentazione elettrica;
- g) fonti energetiche rinnovabili non inquinanti: quelle da cui si può ricavare una forma di energia utilizzabile senza provocare emissioni nocive, quali selettori solari o pannelli fotovoltaici o generatori eolici o generatori idroelettrici o celle a combustibile o pompe di calore.

Art. 3.

(Facilitazioni tributarie)

- 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 sia per i loro componenti e accessori tipici, come accumulatori, regolatori, motori, strumenti, caricabatteria, colonnine di ricarica, pneumatici speciali. eccetera:
- c) deducibilità del loro prezzo di acquisto documentato dal reddito imponibile, nella misura massima di lire 30.000.000; detto limite sarà rivalutato annualmente 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;

- e) 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.
- 2. 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 al comma 1, ridotte della metà, purchè la loro autonomia a propulsione elettrica e a pieno carico sia di almeno 30 minuti primi, alla temperatura ambiente di 20 gradi centigradi, con il motore termico spento e con il motore elettrico erogante la sua potenza nominale. I componenti e accessori tipici dei sistemi di propulsione elettrica dei predetti mezzi di trasporto, di cui al comma 1, lettera b), godono per intero della riduzione dell'aliquota IVA, di cui alla medesima lettera b), e delle altre facilitazioni se applicabili.
- 3. La potenza fiscale dei mezzi di trasporto di cui al comma 2 è quella del motore elettrico.

Art. 4.

(Potenza dei motori)

1. La potenza fiscale dei motori elettrici si calcola secondo la seguente formula:

$$CV$$
 fiscali = 1 + 0.136 Pr

dove Pr è la potenza di riferimento, misurata come prodotto della tensione e della corrente, alla velocità massima, dopo 30 minuti di marcia.

2. Ai fini della presente legge, la potenza nominale e la potenza di punta di un motore elettrico sono quelle dichiarate dal fabbricante, che ne è responsabile.

Art. 5.

(Tachigrafo)

1. Per i veicoli a propulsione elettrica, l'obbligo di installarvi il tachigrafo sussiste

solo oltre i 5.000 chilogrammi di massa a pieno carico.

Art. 6.

(Conversioni di mezzi a motore termico)

- 1. Un veicolo a motore termico, convertito alla propulsione elettrica o ibrida o bimodale, può essere abilitato in esemplare unico alla circolazione stradale da un Centro prove autoveicoli del Ministero dei trasporti e della navigazione, purchè la modifica non comporti sollecitazioni superiori a quelle per cui è stato progettato, e comunque purchè:
- a) sia di un tipo già omologato in Italia, o vi sia già stato abilitato in esemplare unico alla circolazione stradale, come veicolo termico:
- b) la potenza di punta del motore elettrico installato non superi quella massima dell'originale motore termico e, per le conversioni alla propulsione ibrida parallela o bimodale, purchè i due motori, termico ed elettrico, non possano funzionare contemporaneamente come propulsori;
- c) la massa a pieno carico del veicolo non sia stata aumentata e non sia stato spostato il suo baricentro a pieno carico;
- d) gli isolamenti ed ogni altro aspetto della sicurezza elettrica siano stati assicurati a regola d'arte;
- e) il pacco batterie o gli altri nuovi organi installati non siano in posizione pericolosa per gli occupanti, particolarmente nel caso di collisione o di dispersione di sostanze nocive.
- 2. Se le condizioni di cui alle lettere b) e c) del comma 1 non fossero rispettate, il veicolo può essere abilitato a circolare solo previo benestare dell'originario costruttore.
- 3. A conversione avvenuta e approvata, essa viene annotata sugli appositi registri ufficiali. Il veicolo conserva la propria targa.

Art. 7.

(Mezzi di minima potenza)

- 1. I ciclomotori a prestazioni ridotte, con motori di potenza nominale non superiore a 1 chilowatt e con velocità non superiore per costruzione ai 25 chilometri orari, di cui alla nota dell'allegato 1 al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 5 aprile 1994, di recepimento della direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, pubblicato nel Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 99 del 30 aprile 1994, se sono a propulsione elettrica sono esenti da targatura, da assicurazione per la responsabilità civile e dall'obbligo del casco.
- 2. I comuni velocipedi possono rientrare nella categoria di cui al comma 1, nel caso in cui ad essi siano applicabili motori ausiliari elettrici con una potenza nominale non superiore a 0,3 chilowatt e con una tensione di alimentazione del sistema non superiore a 24 Volt. La relativa certificazione viene rilasciata da un Centro prove autoveicoli del Ministero dei trasporti e della navigazione o da una ditta privata abilitata alle revisioni periodiche dei veicoli.
- 3. I propulsori elettrici per imbarcazione, con tensione di alimentazione del sistema non superiore a 24 Volt e potenza continua non superiore a 1 chilowatt, sono esenti da collaudo o da omologazione e il loro uso non comporta il possesso di alcun documento.

Art. 8.

(Navigazione in acque protette)

1. Nella acque marine, o comunque in quelle la cui tutela ambientale compete allo Stato, vietate per motivi ambientali alla navigazione a motore, è consentito l'uso di imbarcazioni a propulsione elettrica, ovvero ibride o bimodali purchè col motore termico spento, nei limiti di potenza o velocità eventualmente prescritti in determinati specchi d'acqua. Per le acque interne, la cui

tutela compete alle regioni o agli enti locali, ogni norma di limitazione o divieto della navigazione a motore deve precisare se essa riguardi o meno anche i motori elettrici.

Art. 9.

(Veicoli elettrici leggeri)

1. I ciclomotori a tre ruote e i quadricicli leggeri, di cui alla direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, e all'articolo 1, comma 4, lettera a), del citato decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 5 aprile 1994, di recepimento della direttiva medesima, se sono a propulsione elettrica possono trasportare una persona oltre il conducente, purchè omologati per tale condizione di utilizzazione.

Art. 10.

(Facilitazioni per i veicoli)

- 1. A decorrere dal 1º gennaio 1997, i Ministeri, gli enti finanziati interamente dallo Stato, le società a prevalente partecipazione statale e gli enti o società concessionari di servizi pubblici nazionali, nel rinnovare il parco dei mezzi di trasporto destinati a circolare in città, sostituiscono con mezzi a propulsione elettrica o ibrida o bimodale uno ogni dieci dei mezzi a motore termico dismessi. La predetta percentuale è stabilita in uno ogni cinque per i mezzi destinati a circolare in città su percorsi ripetitivi. Le disposizioni del presente comma non trovono applicazione per i mezzi dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuoco; per le ambulanze e per i mezzi comunque usati per servizi urgenti di pubblica utilità.
- 2. Con la stessa decorrenza di cui al comma 1, ogni eventuale disposizione di divieto o limitazione alla circolazione dei veicoli dovrà precisare se tali divieto o limitazione siano applicabili anche ai veicoli elettrici nonchè agli ibridi o bimodali col motore termico spento. Nelle zone e nelle ore in cui questi possono circolare, devono es-

sere riservate loro aree gratuite di sosta, almeno in misura pari al 25 per cento di quelle disponibili. Nelle zone e nelle ore in cui le aree di sosta sono a pagamento, il 5 per cento di tali aree deve essere riservato alla sosta gratuita dei predetti veicoli. Le percentuali di cui al presente comma saranno aumentate di un punto all'anno; la situazione delle aree di sosta sarà aggiornata ogni tre anni.

Art. 11.

(Facilitazioni per le fonti non inquinanti)

- 1. I costi di realizzazione di impianti, e di acquisto di apparati e componenti, finalizzati all'uso diretto delle energie rinnovabili non inquinanti, per eseguire qualsiasi lavoro o convertirle in ogni altra forma di energia, sono esenti da IVA ed il loro costo documentato è deducibile dall'imponibile relativo all'imposta sui redditi delle persone fisiche o delle persone giuridiche.
- 2. L'energia elettrica prodotta da generatori non inquinanti, che siano collegati o meno a una rete elettrica, è esente da imposte di fabbricazione e da ogni altro tributo presente o futuro.
- 3. La parte di energia elettrica, prodotta ai sensi del comma 2, versata in rete viene pagata, o conteggiata, dalla società elettrica proprietaria della rete, in ragione di lire 300 per chilowattora se il generatore è proprietà di privati anche riuniti in cooperativa, di comuni fino a 50.000 abitanti o di associazioni o enti senza fini di lucro. Detta tariffa sarà aggiornata annualmente secondo l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, rilevato dall'ISTAT, Per l'energia prodotta e versata in rete da generatori i cui proprietari siano soggetti diversi da quelli indicati nel presente comma, sono validi i contratti stipulati dai proprietari medesimi con le società elettriche.
- 4. La vendita di ogni edificio che sia dotato di collettori eliotermici e/o generatori fotovoltaici, di superficie globale almeno pari a un quinto dell'area coperta, installati a regola d'arte e corredati dei relativi si-

stemi di utilizzo delle energie generate, gode della riduzione del 50 per cento dell'aliquota IVA. Nelle cessioni fra privati è altresì ridotta del 50 per cento la tassa di registro. In entrambi i casi, per fruire della facilitazione, gli interessati devono previamente comunicare su carta libera all'Ufficio tecnico erariale competente i dati di identificazione e l'area coperta dell'edificio, nonchè le dimensioni del relativo impianto, allegando disegni quotati. Trascorsi quindici giorni dalla comunicazione, il silenzio si interpreta come assenso, salva restando la possibilità di controlli successivi da parte del medesimo Ufficio tecnico erariale.

Art. 12.

(Impianti connessi a rete)

1. La connessione degli impianti di cui all'articolo 11, comma 2, ad una rete elettrica deve essere effettuata a regola d'arte, in conformità alle disposizioni della legge 1º marzo 1968, n. 186. Il Comitato elettrotecnico italiano, ove non vi abbia già provveduto, emana le relative norme entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 13.

(Sanzioni)

- 1. Tutte le facilitazioni previste dalla presente legge sono valide, in quanto applicabili, anche per le realizzazioni di carattere prototipale o modellistico.
- 2. La fruizione fraudolenta delle predette facilitazioni è punita con la multa da lire 5.000.000 a lire 50.000.000 e, in caso di recidiva, da lire 10.000.000 a lire 100.000.000. Se la frode comporta evasione di tributi, essa è punita anche col recupero dei tributi evasi e con le altre penalità previste per la violazione delle norme fiscali.

Art. 14.

(Installazione nei condominii)

1. I condominii devono permettere gratuitamente ai condomini, e ai loro inquilini che ne abbiano il benestare. l'installazione degli apparati di cui all'articolo 11, finalizzati all'utilizzo delle fonti energetiche non inquinanti, sui tetti o sulle 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, se non vi sia il previo benestare degli organi competenti.

Art. 15.

(Azione informativa)

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. 16.

(Uso improprio di benzine detassate)

- 1. Sono vietati il rifornimento e l'uso di benzine senza piombo per alimentare veicoli o motori non provvisti di catalizzatore o di altri dispositivi di abbattimento delle emissioni 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. Tali sanzioni colpiscono sia l'acquirente che il venditore della benzina detassata, usata impropriamente.