

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1449

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore MAGNALBÒ

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 MAGGIO 2002

—————

Norme per la diffusione di mezzi di trasporto a propulsione
elettrica e per lo sfruttamento diretto delle fonti di energia
non inquinanti

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge, presentato nella scorsa legislatura da Alleanza Nazionale, ha suscitato l'interesse di un gran numero di esperti, aziende ed enti qualificati. Fra questi ultimi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero delle attività produttive, la Commissione italiana veicoli elettrici stradali, la Federazione italiana motonautica e il Centro comune di ricerca dell'Unione europea.

Si è perciò ritenuto doveroso, nel redigere l'attuale testo, tener conto degli autorevoli contributi di conoscenza e di idee già espressi.

Sull'urgenza di attenuare l'inquinamento dovuto al traffico, particolarmente intenso nei centri urbani, l'accordo è unanime. Le limitazioni, o peggio, i blocchi totali della circolazione sono tuttavia palliativi che creano più problemi di quanti ne possano risolvere. Le stesse marmitte catalitiche - che comunque agiscono o dovrebbero agire solo sui fumi, ma non su calore e rumore e vibrazioni, fattori rilevanti di degrado ambientale, - sono di scarsa efficacia. In Paesi dove esse sono diffuse da molti anni non si è riscontrata una diminuzione dell'inquinamento, ma soltanto un parziale blocco. A ciò si aggiunga che:

a) 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) 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 moderno si guarda alla pulzione 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 potenziati nuovi settori di attività per le loro aziende.

In molti Paesi, comunque sono i pubblici poteri a sollecitare quella svolta produttiva e con risultati già di qualche rilevanza. In Francia, per esempio, già nel 1994 sono stati venduti 1750 veicoli elettrici e alle precedenti facilitazioni ora si sono aggiunti numerosi incentivi per acquirenti e costruttori. In Svizzera, grazie a consistenti contributi pubblici circolano già oltre 2.000 veicoli elettrici leggeri. 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 hanno da tempo sperimentato per la consegna della corrispondenza l'utilizzo di furgoni elettrici, col programma di metterne in esercizio circa 35.000.

In Italia si vendono poche decine di veicoli elettrici all'anno, ce ne sono poche centinaia circolanti e la ricerca procede a un ritmo molto inferiore a quanto sarebbe necessario. La più recente e sola facilitazione per i veicoli elettrici, l'esenzione dal bollo per cinque anni, fu infatti deliberata nel 1953. Inoltre, tutti gli articoli del nuovo codice della strada relativi ai veicoli elettrici sono tuttora inoperanti perché ignorati dal regolamento di attuazione.

Il rischio a cui ci espone l'attuale inerzia è la dipendenza, anche in questo settore, da tecnologie e prodotti provenienti dall'estero. E ciò anche se l'Italia dispone di molte potenzialità, tant'è che i record dell'ora (200 chilometri) e di velocità (303 chilometri) per veicoli elettrici appartengono ad un'auto italiana, alimentata da batterie italiane di normale produzione.

Al fine di recuperare lo svantaggio, almeno nel settore della propulsione elettrica, riteniamo che il suo impiego sia da promuovere non solo su terra ferma e 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.

C'è chi teme che una larga diffusione della propulsione elettrica farebbe aumentare troppo i consumi di elettricità. Ma, a parte il fatto che essa farebbe in compenso diminuire il consumo dei carburanti - in misura più che proporzionale -, la carica 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 molta meno per essere costruiti 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 a caso il grande sviluppo delle tecnologie solari in atto in Svizzera è stato innescato, più di quindici 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 del 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.

A parte quindi la questione nucleare che non è in discussione in questa sede, riteniamo che si debba fare tutto il possibile per promuovere lo sfruttamento delle «energie pulite» di cui disponiamo. Tanto più che non le trascurano Paesi importanti che hanno gran parte del loro fabbisogno coperto da energia nucleare.

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; essendo facilitato innanzi tutto sul piano burocratico, perché 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.

Per raggiungere più efficacemente gli obiettivi di questo disegno di legge, auspichiamo che gli enti locali emanino disposizioni ispirate allo stesso spirito. Per esempio facilitando 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 soggetti «minori».

La copertura finanziaria del provvedimento sarebbe assicurata dai suoi stessi effetti. Sia perché il progresso nel risparmio e nella produzione dell'energia è comunque positivo per il bilancio dello Stato. Sia perché una maggiore tutela dell'ambiente riduce i costi pubblici, diretti e indiretti, causati dall'inquinamento. Sia, infine, perché il provvedimento favorirebbe lo sviluppo di attività oggi limitate o inesistenti e le riduzioni di imposta previste sarebbero più che compensate dai tributi diretti dei soggetti che godrebbero delle nuove occasioni di reddito. Comunque, il divieto previsto dall'articolo 16, di impiego di benzine verdi detassate su mezzi non catalizzati recupererebbe per l'erario 400-500 miliardi di lire all'anno.

Il testo che presentiamo è di agevole comprensione; ci limitiamo quindi a pochi chiarimenti su alcune norme, che potrebbero apparire oscure a chi ha scarsa competenza nella materia trattata.

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 la minore autonomia della versione elettrica di qualsiasi veicolo.

Articolo 7

Lo spirito dell'articolo 7 è quello di consentire che a un livello minimo di motorizzazione elettrica corrisponda un livello minimo, e dove possibile nullo, di adempimenti burocratici.

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 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, 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, perciò anche di quei circuiti di connessione, è demandato dalla legge 1° marzo 1968, n. 186, al Comitato elettrico italiano che ha esaminato a lungo il problema.

Con queste premesse confidiamo nella rapida approvazione del presente 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 nonché 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 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 carica periodica provvede un generatore, o lo stesso motore elettrico con funzioni di generatore, azionato dal motore termico du-

rante 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 collettori 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 stanziamento 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 euro 15.000; detto limite è 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, purché 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:

$$CV \text{ fiscali} = 1 + 0,136 Pr$$

dove Pr è la potenza di riferimento, misurata come prodotto della tensione e della cor-

rente, alla velocità massima, dopo 30 minuti in 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.

(Conservazione 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 delle infrastrutture e dei trasporti, purché la modifica non comporti sollecitazioni superiori a quelle per cui è stato progettato e comunque purché:

a) sia 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, purché i due motori, termico ed elettrico, non possano imprimere al veicolo funzionando contemporaneamente come propulsori, una velocità massima superiore a quella per la quale il veicolo è stato originariamente omologato o abilitato;

c) la massa a pieno carico del veicolo non sia stata aumentata e non sia stato spostato, se non in basso, 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 parco 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 sono rispettate, il veicolo può essere abilitato a circolare solo previo benestare dell'originario costruttore.

3. A conversione avvenuta e approvata, essa viene annotata negli 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 a 25 chilometri orari, di cui alla nota dell'allegato 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 aprile 1994, di recepimento della direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, pubblicato nel supplemento ordinario della *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 non superiore a 24 volt. La relativa certificazione viene rilasciata da un centro prove autoveicoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 purché 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)

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 5 aprile 1994, di recepimento della direttiva medesima, di cui al comma 1 dell'articolo 7, se sono a propulsione elettrica possono trasportare una persona oltre il conducente, purché omologati per tale condizione di utilizzazione.

Art. 10.

(Facilitazioni per i veicoli)

1. A decorrere dal 1° gennaio 2003, 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 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 trovano applicazione per i mezzi dei Corpi armati dello Stato e 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 precisa se tali divieti o limitazioni siano applicabili anche ai veicoli elettrici nonché agli ibridi o bimodali col motore termico spento. Nelle zone e nelle ore in cui questi possono circolare sono 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 è riservato alla sosta gratuita dei predetti veicoli. Le percentuali di cui al presente comma sono aumentate di un punto all'anno; la situazione delle aree di sosta è 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 dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) e 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 0,23 euro 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 è 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 o generatori fotovoltaici, di superficie globale almeno pari ad un quinto dell'area coperta, installati a regola d'arte e corredati dai relativi sistemi 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 previamente comunicano su carta libera all'ufficio tecnico erariale competente i dati di identificazione e l'area coperta dell'edificio, nonché le dimensioni del relativo impianto, allegando disegni quotati. Decorsi 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, a una rete elettrica è effettuata a regola d'arte, in conformità alle disposizioni della legge 1° marzo 1968, n. 186. Il Comitato elettrotecnico italiano, ove non 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 facilitazioni di cui al comma 1 è punita con la multa da 2.570,30 a 25.822,84 euro e in caso di recidiva da 5.164,58 a 51.645,69 euro. 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 permettono gratuitamente ai condomini e ai loro inquilini che ne abbiano il benessere l'installazione degli apparati di cui all'articolo 11, finalizzati all'utilizzo delle fonti energetiche non inquinanti, sui tetti o sulle parti comuni, purché questo non ne comprometta il godimento da parte degli altri condomini o inquilini e salva la responsabilità di chi li installa per gli even-

tuali 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 benessere 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 siano deliberate in Italia o dall'Unione europea in coerenza con i 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 5.164,58 a 25.822,84 euro e in caso di recidiva da 25.822,84 a 51.645,69 euro. Tali sanzioni colpiscono sia l'acquirente che il venditore della benzina detassata usata impropriamente.

