



Treviso, 31 maggio 2012

Oggetto: Proposta di modifiche al nuovo testo unificato adottato come testo base dalle Commissioni recante “Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni (C. 2844 Lulli, C. 3553 Ghiglia e C. 3773 Scalera).

Le scriviamo in veste di rappresentanti delle seguenti organizzazioni:

EnergoClub: associazione senza fini di lucro nata nel 2005, che riunisce oltre 3.400 soci in tutta Italia (oltre 65.000 tra soci, utenti iscritti, aderenti alle diverse iniziative), mossi dalla passione per le fonti energetiche rinnovabili, le tecnologie efficienti, la sostenibilità e la questione energetica in tutti i suoi aspetti. La **finalità di EnergoClub Onlus** è favorire la transizione dalle fossili alle rinnovabili promuovendo l'uso di fonti sostenibili, educando all'uso razionale ed efficiente delle risorse.

EV-Now!: fondazione che raggruppa gli operatori della filiera della mobilità elettrica e si prefigge di diffondere la mobilità elettrica tramite mezzi rigenerati elettrici al 100%. La Fondazione è in procinto di accettare le sottoscrizioni dei vari stakeholder della mobilità elettrica.

EURO ZEV: associazione senza scopo di lucro con la finalità di promuovere la sostenibilità nel trasporto pubblico e privato mediante lo sviluppo, la promozione e la diffusione dei veicoli ZEV (Zero Emission Vehicles) in tutte le forme ed i settori del trasporto. A tal fine l'associazione, fondata da progettisti e ricercatori, promuove attivamente, anche con lo studio, la progettazione, lo sviluppo ed il collaudo di prototipi dimostrativi e di kit di trasformazione, la conversione dei veicoli endotermici in veicoli a trazione elettrica, al fine di promuovere lo sviluppo di una industria di trasformazione e realizzazione di veicoli elettrici che costituirebbe un notevole volano di sviluppo, per le molte PMI nazionali già operanti nell'aftermarket del settore automotive.

Le iniziative dei soggetti presentati si inseriscono nell'ambito del progetto **“Svolta Elettrica”** che si pone l'obiettivo di sviluppare e diffondere la mobilità elettrica intervenendo a livello normativo, culturale, sociale, economico, ambientale con azioni che coinvolgono i diversi anelli della filiera elettrica a beneficio della collettività, dell'ambiente e dell'economia (in allegato breve scheda informativa).

Siamo pertanto a sottoporle la proposta in oggetto tendente a realizzare e rendere concreta, solida e completa la filiera della mobilità elettrica in Italia. In particolare siamo a proporre alcune importanti modifiche al nuovo testo unificato adottato come testo base dalle Commissioni recante “Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni (C. 2844 Lulli, C. 3553 Ghiglia e C. 3773 Scalera).

Premessa

*“Una trasformazione del sistema europeo dei trasporti sarà possibile soltanto grazie a una combinazione di iniziative articolate a tutti i livelli. Nel prossimo decennio tutti i paesi dell’UE dovranno attivare iniziative di grande portata in tema di mobilità sostenibile. La Commissione ha già prefigurato un obiettivo minimo di riduzione del 60% delle emissioni di gas serra del settore dei trasporti entro il 2050”.*¹

- a) La **diffusione della mobilità elettrica** e lo sviluppo dell’intera filiera comporta evidenti e importantissimi benefici in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di particolato fine con ricadute positive a livello sociale ed economico.
- b) E’ necessario colmare l’attuale **vuoto di conoscenze tecnico-scientifiche** da parte delle case italiane e **incoraggiare a investire nella ricerca e sviluppo del comparto** elettrico con ciò creando nuova occupazione o riqualificazione professionale e di filiera degli attuali sistemi produttivi-logistici verso tecnologie meno impattanti sull’ambiente.
- c) La **filiera del veicolo rigenerato** rappresenta un’interessante opportunità di rilancio di alcuni segmenti del settore automotive. Attivarla su scala nazionale significa valorizzare un tessuto composto da migliaia di aziende diffuse sul territorio (per lo più PMI) che già dispongono di know how e attrezzature adeguate a un’operatività quasi immediata (officine meccaniche, elettrauto, concessionarie, ecc.).
- d) Esiste la possibilità di sviluppare la mobilità elettrica anche senza investimento di capitali nel comparto automotive. Un qualsiasi **veicolo usato con motore endotermico può essere convertito e rigenerato in veicolo 100% elettrico**.
- e) Rendere possibile la rigenerazione elettrica dei mezzi esistenti fortemente inquinanti avrebbe anche una valenza etica elevata poiché, come è noto, i materiali riciclabili dei mezzi esistenti contengono risorse naturali e quantità di energia ragguardevoli.²
- f) I **principali ostacoli** alla conversione dei mezzi usati in veicoli “100% elettrica” sono di carattere normativo e burocratico:
 - L’art. 78 del Codice della Strada - approvato con Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 - recante le “Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione” prevede una procedura articolata e complessa per l’approvazione delle modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali di un mezzo. Già la proposta di legge “Modifica dell’articolo 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore” presentata il 21 giugno 2007 sollevava il problema.
 - Per tutti i casi che non ricadono nel punto 3-bis dell’art. 75 del Codice della Strada relativo all’ “Accertamento dei requisiti di idoneità è necessario il nulla osta da parte delle case costruttrici.

È necessario apportare adeguate modifiche del Codice della strada tali da svincolare la trasformazione dei veicoli dal rilascio del nulla osta da parte delle case costruttrici, a patto che siano rispettate le norme di sicurezza.

¹ Libro Bianco dei Trasporti UE 2011.

² Lo studio comparato delle analisi LCA (rif. V. Girardi, RSE) potranno mettere in luce la quantità di energia e di inquinanti connesse ad un kg*km di peso di veicolo.

- g) In Germania, Austria e **in altri paesi europei l'omologazione dei veicoli convertiti è più semplice** ed economicamente accessibile rispetto all'Italia, tanto che cittadini sensibili e motivati iniziano a percorrere la via estera per poter disporre di una propria auto convertita in elettrica.³
- h) Il **costo dell'auto convertita elettrica è fortemente penalizzato** dai costi di omologazione intranazionale che potrebbero essere ridotti se il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Trasporti intervenissero allineando e semplificando la normativa italiana a quella degli altri paesi europei.
- i) Numerosi EELL, colpiti aspramente dal problema del polveri sottili e sottilissime, già manifestano notevole interesse verso la possibilità di avviare esperienze pilota per l'adeguamento del parco mezzi a favore di messi a bassissime o zero emissioni, inclusa la conversione dei veicoli più indicati sulla base di percorrenza media giornaliera, tipologia di percorso, autonomia richiesta, ecc.
- j) E' opportuno analizzare la concreta possibilità per le case automobilistiche che convertono le auto nuove invendute in auto 100% elettriche oppure che rilasciano il nullaosta per la conversione di auto usate, di poter accedere ai **super-crediti per riduzione delle emissioni di CO₂** e, nel contempo, di operare in una nicchia di mercato promettente.

Tutto ciò premesso siamo a proporre ai Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti di accogliere le seguenti modifiche al nuovo testo unificato adottato come testo base dalle Commissioni recante "Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni (C. 2844 Lulli, C. 3553 Ghiglia e C. 3773 Scalera).

Modifiche proposte:

Art. 1, comma 1, lettera b

Al posto di "95 g/km" correggere con "85 g/km"

Capo III art.12 al comma 1), dopo le parole "A coloro che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica a basse emissioni e che consegnano un veicolo per la rottamazione" aggiungere "nonché a coloro che trasformano un veicolo con motore endotermico appartenente alle categorie internazionali L, M1 ed N1 in veicoli elettrici, conformemente al seguente comma:

1. Premessa: si intende per veicolo elettrico un veicolo la cui trazione sia ottenuta esclusivamente mediante un motore elettrico di qualsiasi tipo alimentato da batterie di qualsiasi tipo, e per batteria un dispositivo che accumuli energia elettrica e reversibilmente la ceda

Le trasformazioni di cui sopra sono consentite senza preventivo nulla osta della casa costruttrice del veicolo e senza visita e prova presso i competenti uffici della Direzione generale per la motorizzazione qualora vengano rispettate le condizioni definite alle successive lettere da a) a d):

³ Una situazione aggiornata della situazione comporta la creazione ad hoc sul tema. Questo punto verrà ripreso nella proposta più avanti riportata.

- a) La totalità dei componenti elettrici impiegati nella trasformazione deve rispettare ogni norma applicabile
- b) il peso massimo a pieno carico del veicolo trasformato non deve essere superiore al peso massimo a pieno carico omologato per il veicolo circolante antecedentemente alla trasformazione;
- c) la potenza del motore elettrico del veicolo trasformato deve essere inferiore al 75% della potenza massima del motore del veicolo circolante antecedentemente alla trasformazione;
- d) il rispetto delle condizioni di cui alle precedenti lettere a), b) e c) e della rispondenza del nuovo veicolo così ottenuto al regolamento UNECE 100 è certificata da apposita relazione, redatta ed asseverata da professionista rappresentato da un ingegnere meccanico, elettrico, elettrotecnico o elettronico iscritto da almeno 5 anni al ramo industriale dell'albo senior.
- e) chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o nella carta di circolazione al fine di trasformarlo in veicolo elettrico, come definito al presente comma, senza che tali modifiche siano state realizzate nel pieno rispetto delle precedenti lettere da a) a d), è soggetto alla sanzione amministrativa da stabilire nell'ambito dei Decreti Attuativi ed al ritiro della carta di circolazione secondo le norma del capo I, sezione II, titolo VI, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- f) un veicolo in circolazione, che sia trasformato in veicolo elettrico secondo le disposizioni del presente comma, può accedere a tutte le agevolazioni e incentivazioni di natura nazionale, locale, regionale e comunitaria eventualmente vigenti o che siano successivamente emanate, riferite ai veicoli elettrici di nuova fabbricazione

Confidiamo di averle fornito gli elementi minimi per accettare la Ns proposta. Non esiti a contattarci per dettagli e chiarimenti.

Attendiamo un Suo riscontro e La ringraziamo cordialmente

Distinti saluti

Gianfranco Padovan, Presidente EnergoClub Onlus

Daniele Invernizzi, Presidente Fondazione EV-Now!

Peitro Cambi, Presidente Euro ZEV