

LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**C 4036**

**PROPOSTA DI LEGGE**

d'iniziativa del deputato CATALANO

*Modifica alla tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, per la riduzione dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto relativa agli interventi di riqualificazione elettrica dei veicoli*

Presentata il 15 settembre 2016

Onorevoli Colleghi! — Il problema dell'inquinamento delle aree urbane è oggi considerato prioritario, sia a livello nazionale sia europeo, in virtù della sua diretta incidenza sulla qualità della vita e sulla salute della popolazione. A lenirlo, non è bastata la diffusione di sistemi di combustione più efficienti e più ecologici, sia nell'ambito dell'industria, sia in quello del riscaldamento, sia, infine, in quello dei trasporti. Quanto a quest'ultimo, il Libro bianco sui trasporti UE COM (2011) 144 definitivo, pone come obiettivo «dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030».

A fronte di questo ambizioso obiettivo, l'Italia risulta ancora molto indietro nella diffusione di veicoli elettrici. La diffusione di tale forma di propulsione, anche in ragione della minore autonomia, è ostacolata dalla scarsità di punti di ricarica (che a sua volta dipende, in un circolo vizioso, dal numero limitato di veicoli elettrici in circolazione). D'altra parte, è in corso e proseguirà nei prossimi anni un significativo potenziamento dell'infrastruttura di ricarica, prefigurato dal piano nazionale delle infrastrutture di ricarica e portato avanti da soggetti pubblici e privati. È

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA – 2016

---

quindi lecito un cauto ottimismo rispetto al verosimile superamento, nei prossimi anni, della problematica infrastrutturale.

Vi è però un ulteriore limite rappresentato dall'elevato costo dei veicoli elettrici nuovi, che ne riduce l'appetibilità per i consumatori. Nel lungo termine, anche questo problema dovrebbe venir meno, a fronte del perfezionamento e del costo decrescente dei sistemi di accumulazione, nonché del raggiungimento di maggiori economie di scala. Nel frattempo, però, già esiste una soluzione più economica, ma non meno efficace nel raggiungimento degli obiettivi prefissati: la riqualificazione elettrica di veicoli circolanti. Un «sistema di riqualificazione elettrica» consente di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo con trazione esclusivamente elettrica, costituito almeno da un motopropulsore a monte degli organi di trasmissione, un pacco batterie e un'interfaccia con la rete per la ricarica dello stesso. Ad oggi, l'Italia risulta dotata di una normativa all'avanguardia, anche rispetto ai nostri partner europei, e tale da consentire un significativo sviluppo di tale processo di riconversione del parco circolante.

Infatti, l'articolo 17-terdecies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e rubricato «norme per il sostegno e lo sviluppo della riqualificazione elettrica dei veicoli circolanti», ha previsto che «per le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M e N1, consistenti nella trasformazione degli stessi in veicoli il cui motore sia ad esclusiva trazione elettrica, si applica l'articolo 75, comma 3-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

In forza di tale richiamo, gli interventi di riqualificazione elettrica conformi a quanto previsto nel regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 219 del 1° dicembre 2015 recante sistema di riqualificazione elettrica destinato ad equipaggiare autovetture M e N1, sono esentati dalla necessità di ottenere il nulla osta della casa costruttrice del veicolo di cui all'articolo 236, secondo comma, del

regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

Fino all'entrata in vigore di tale regolamento, l'impossibilità di riomologare in Italia i veicoli oggetto di riqualificazione elettrica costringeva i proprietari a trasferirli in altri Paesi dell'Unione europea, dove esistono soggetti privati autorizzati a omologare tali veicoli, e riportarli poi in Italia, il che limitava il ricorso a tale tecnologia a un piccolo mercato di appassionati e, dal lato dell'offerta, a strutture e procedure essenzialmente artigianali. Oggi, invece, la possibilità di completare le procedure burocratiche presso il più vicino centro prova autoveicoli e di omologare kit di riqualificazione da produrre in serie consente uno sviluppo industriale del mercato.

I significativi vantaggi in termini di costi rispetto ai veicoli elettrici nuovi consentono di controbilanciare uno dei maggiori limiti, sopra indicati, alla diffusione di veicoli a trazione elettrica, ossia l'elevato prezzo d'acquisto, così velocizzando il processo di differenziazione delle fonti energetiche nel settore automotive.

Al fine di favorire l'avvio del mercato della riqualificazione elettrica dei veicoli pare però opportuno prevedere un'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) agevolata al 10 per cento per gli interventi di riqualificazione elettrica dei veicoli effettuati ai sensi del citato articolo 17-terdecies. Trattandosi di un servizio e di un mercato totalmente nuovi, oggi rappresentato dalla produzione di pochissimi esemplari artigianali, gli oneri per lo Stato sono meramente virtuali, e ampiamente controbilanciati dal nuovo gettito IVA derivante dall'offerta su scala industriale di tali servizi di riqualificazione.

L'articolo unico della presente proposta introduce, come numero a sé stante, la riqualificazione elettrica fra le ipotesi di attività sottoposte ad aliquota IVA agevolata al 10 per cento previste dalla parte III della tabella A del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.

## **PROPOSTA DI LEGGE**

Art. 1.

---

1. Alla parte III della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, è aggiunto, in fine, il seguente numero:

«127-terdecies) interventi di riqualificazione elettrica dei veicoli effettuati ai sensi dell'articolo 17-terdecies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134».