



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TREVISI, DI GIROLAMO e TURCO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 GIUGNO 2023

Disposizioni in materia di agevolazioni fiscali per i veicoli alimentati esclusivamente a energia elettrica

ONOREVOLI SENATORI. – Il mondo delle auto è stato particolarmente colpito dagli ultimi eventi che hanno investito la nostra società e, dunque, la nostra economia. La pandemia, il conflitto bellico e la conseguente difficoltà nel reperire i materiali hanno messo a dura prova numerosi comparti, tra cui quello automobilistico.

Il mercato automobilistico, come noto, presenta diverse tipologie di proposte, dall'auto a benzina alla moderna auto elettrica.

Rispetto a tutte le alternative disponibili, l'auto elettrica ha le migliori *performance*, sia in termini di emissioni di CO₂ che di inquinanti, essendo l'unica tecnologia che consente, durante la guida, la totale eliminazione delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) e polveri sottili (PM). Emissioni che, al contrario, caratterizzano i processi di combustione dei motori termici. Anche tenendo conto delle fonti impiegate per la produzione di energia elettrica, si stima che le emissioni inquinanti di un veicolo elettrico siano in Europa inferiori di circa il 66-69 per cento rispetto a quelle di un veicolo a benzina di pari categoria: lo riporta un recente studio dell'International Council on clean transportation (ICCT). Del resto, la quota di rinnovabili nel *mix* energetico si attesta già oggi su livelli importanti. In Italia, tale quota nel 2021 ha registrato un valore pari al 42,31 per cento (dati del Gestore dei servizi energetici - GSE).

L'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della *sharing mobility* e dell'*automotive digital* (Aniasa), associazione delle imprese della mobilità in capo a Confindustria, in collaborazione con Bain & Company, società di consulenza, ha realizzato uno studio sui *trend* di cambiamento del mercato e sul peso crescente che le auto realizzate in Cina avranno

sul mercato. Questo studio evidenzia che nel nostro Paese il settore delle auto elettriche resta ancora sotto la soglia del 4 per cento, ma almeno il 30 per cento delle auto *full electric* viene immatricolata dalle società di noleggio. Nei primi cinque mesi dell'anno, con un mercato dell'auto comunque in ripresa sul 2022, il noleggio veicoli ha registrato una crescita del 63 per cento che ha trainato l'intero settore automobilistico, con le aziende del comparto che hanno immatricolato il 30 per cento delle auto elettriche e il 54 per cento delle ibride *plug-in*.

A questi dati si aggiungono quelli relativi all'inquinamento e alle relative ripercussioni sull'ambiente e sulla salute. L'inquinamento atmosferico è, al momento, una delle più grandi minacce ambientali per la salute umana in Italia, in Europa e nel mondo. Anche se la qualità dell'aria sta migliorando e l'emissione di tutti i principali inquinanti atmosferici nell'Unione europea sta diminuendo nel tempo, secondo molti esperti, l'inquinamento dovrebbe essere percepito come la seconda più grande minaccia ambientale dopo il riscaldamento globale.

Basti pensare che in Italia ogni giorno, in media, muoiono 165 persone a causa dell'inquinamento atmosferico. La strage silenziosa legata allo *smog* e alle polveri sottili causa, all'incirca, 300.000 morti premature ogni anno in Europa, di cui 60.000 soltanto nel nostro Paese.

In dieci anni, la concentrazione di sostanze inquinanti nell'aria delle città italiane è leggermente migliorata, i dati rilevati non sono però confortanti. Nel 2021, su 102 capoluoghi di provincia analizzati, nessuno è riuscito a rispettare tutti e tre i valori limite suggeriti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Le fonti di emissioni inquinanti sono essenzialmente tre: i trasporti, gli impianti di

riscaldamento e raffrescamento e l'industria, compresa quella agroalimentare. Per gli esperti servirebbero interventi profondi in ognuno di questi settori, con dei conseguenti cambiamenti radicali nello stile di vita dei cittadini.

Stando ai dati rilevati al 31 dicembre 2019, i veicoli in circolazione in Italia risultavano circa 52,4 milioni (+1,4 per cento in un anno). Si parla di 39,5 milioni di autovetture, 6,9 milioni di motocicli e 5,7 milioni di veicoli commerciali e industriali. L'Italia è uno dei Paesi europei con i più alti tassi di motorizzazione.

Tali dati rendono evidente l'opportunità di utilizzare la leva fiscale, con interventi mirati, anche alla luce delle nuove disposizioni comunitarie in arrivo, volti a dare nuovo impulso al comparto automobilistico, incentivando l'acquisto delle auto elettriche attraverso meccanismi di detrazione fiscale per le vetture dei privati cittadini, tenuto conto della scarsa propensione all'acquisto di vet-

ture elettriche, dell'ulteriore invecchiamento del parco delle auto circolanti e dell'aumento della media delle emissioni di inquinanti, salita nei primi cinque mesi del 2023 da 118,5 g/km del 2022 a 120,3 g/km.

Il disegno di legge si compone di tre articoli.

L'articolo 1 riconosce una detrazione dall'imposta lorda pari al 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto di veicoli elettrici dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2026, nel limite massimo di 40.000 euro. La detrazione è riconosciuta nel limite di 2.000 euro annui per contribuente. La detrazione del 50 per cento si applica anche all'acquisto delle auto usate.

L'articolo 2, invece, in accordo con gli enti locali, riconosce alle auto elettriche la possibilità di sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento.

L'articolo 3 reca le disposizioni di copertura economica.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Detrazioni fiscali per l'acquisto di veicoli alimentati a energia elettrica)

1. Al fine di ridurre l'emissione di sostanze inquinanti e climalteranti delle autovetture, ai contribuenti è riconosciuta, nel limite di spesa di 300 milioni di euro per l'anno 2025 e di 180 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030, una detrazione dall'imposta lorda per le spese documentate sostenute dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2026 relative all'acquisto di veicoli alimentati esclusivamente a energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La detrazione di cui al presente comma, da ripartire tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo:

a) è riconosciuta a condizione che la spesa sia sostenuta da una persona fisica;

b) spetta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute;

c) è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 40.000 euro;

d) è riconosciuta nel limite di 2.000 euro annui per contribuente.

2. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche qualora i veicoli usati di cui al comma 1, immatricolati da non più di tre anni, siano venduti da esercizi di vendita di veicoli.

3. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Mi-

nistro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate le modalità applicative del presente articolo.

Art. 2.

(Sosta dei veicoli elettrici)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo l'articolo 188-*bis*, è inserito il seguente:

« Art. 188-*ter.* - *(Sosta dei veicoli elettrici)* - 1. Ai veicoli alimentati esclusivamente a energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le categorie dei veicoli esentati, nonché ogni altra misura applicativa del presente articolo ».

Art. 3.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2025 e a 180 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030 e a si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

€ 1,00