

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4066

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SEGONI, CRISTIAN IANNUZZI, ARTINI, BALDASSARRE, BECHIS,  
TURCO**

Disposizioni per favorire la diffusione di veicoli a trazione elettrica, la conversione dei veicoli esistenti e la realizzazione di reti infrastrutturali per la loro ricarica

*Presentata il 3 ottobre 2016*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Fino allo scorso 11 gennaio, giorno in cui nella *Gazzetta Ufficiale* è stato pubblicato il regolamento recante sistema di riqualificazione elettrica destinato ad equipaggiare autovetture M e N1, emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219, non era possibile riconvertire un veicolo a benzina in veicolo elettrico. Pertanto, esistono ora regole certe per eseguire e omologare un intervento tecnico che può dare una seconda giovinezza a qualsiasi automobile. Così, anziché comprare un'automobile elettrica nuova, si può far eseguire un « trapianto » sulla propria, cambiando il motore termico con uno elettrico, il serbatoio della benzina o del gasolio con un gruppo di batterie, il condizionatore a gas con uno a pompa di calore e

così via. I vantaggi potrebbero essere molteplici, a patto che il costo fosse ragionevole: finora è sempre stata proprio la seconda condizione a mancare. Nel nostro Paese anche un filtro dell'aria non omologato può portare al sequestro di un veicolo: omologare un apparato motore del tutto diverso da quello previsto dall'impresa costruttrice del veicolo non era realizzabile, a meno di non avventurarsi nella procedura di omologazione dell'esemplare unico. È ciò che ha fatto negli ultimi sei anni l'impresa modenese Riker, una delle imprese italiane specializzate in trasformazioni elettriche. La Riker ha progettato, costruito e venduto circa cinquanta automobili Smart riconvertite, al costo finale di 19.000 euro. La procedura prevedeva l'acquisto di una Smart usata (1.500-3.500 euro), il

montaggio dell'apparato di trasformazione (14.000 euro) e l'omologazione, da eseguire in due fasi, prima in Germania presso il competente ente di controllo (Technischer Überwachungsverein) e poi in Italia presso gli uffici della motorizzazione civile come esemplare unico. In questo modo la Smart convertita in veicolo elettrico ha 100 chilometri di autonomia, raggiunge la velocità di 75 chilometri orari (autolimitati) e si ricarica in quattro ore. Percorrere 100 chilometri costa 1,5 euro di elettricità e la manutenzione è ridotta dell'80 per cento. Si tratta di valori non disprezzabili che, associati a benefici come l'accesso alle zone a traffico limitato, alcuni parcheggi gratuiti e i risparmi sulla tassa automobilistica e sul premio di assicurazione, potrebbero interessare molti automobilisti. Il citato regolamento dovrebbe servire proprio a questo, cioè a rendere possibile l'omologazione in Italia, senza la previa esecuzione della procedura nello Stato estero di produzione e senza l'utilizzo della costosa procedura di omologazione dell'esemplare unico, grazie a un'apparecchiatura per la modificazione («kit per il retrofit elettrico») omologata all'origine. La notizia non è passata di certo inosservata. Dagli appassionati di automobili a coloro che hanno a cuore l'ambiente, l'interesse verso la mobilità elettrica continua a crescere. Ma quali saranno i prossimi passi per poter finalmente trasformare la propria automobile a benzina in veicolo elettrico? E quanto costerà? Prima della pubblicazione del menzionato regolamento, un mezzo trasformato in veicolo elettrico doveva essere sottoposto a una completa omologazione; il costo di tale operazione, a seconda del modello, superava l'importo di 5.000 euro (in aggiunta al costo reale dell'apparecchiatura per la modificazione). Questa spesa rendeva l'operazione economicamente insostenibile. Occorre tenere anche in considerazione che, prima dell'entrata in vigore dell'articolo 17-bis del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, non era neanche possibile trasformare un veicolo da endotermico a elettrico senza l'espressa autorizzazione dell'impresa costruttrice. Con

il regolamento di cui al decreto n. 219 del 2015 diventa concreta la possibilità di sviluppare questo nuovo settore economico collegato alla cosiddetta *green economy*, anche perché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti identifica, in maniera chiara e precisa, i futuri percorsi amministrativi per le procedure necessarie a dare avvio alla trasformazione dei veicoli con motore a scoppio in veicoli elettrici. I mezzi che possono essere trasformati sono tutti i veicoli a motore destinati al trasporto di persone e aventi almeno quattro ruote (da utilizzare sia nella sede stradale sia fuoristrada) e quelli destinati al trasporto di merci con massa massima non superiore a 3,5 tonnellate (sia stradale che fuoristrada). I costi effettivi dipenderanno soprattutto dall'autonomia che si vuole garantire al veicolo: maggiore sarà l'autonomia del veicolo, più potenti saranno le batterie che dovranno essere installate. Se ipotizzassimo che il veicolo arrivi a percorrere 80/100 km, ragionevolmente occorrerà installare batteria di potenza variabile da 10 a 14 kWh. Attualmente i costi reali vanno da 400 a 450 euro per kWh, da 3.000 a 3.500 euro per la manodopera, oltre a 3.000 euro per il motore elettrico e gli accessori: sommando queste voci, per un veicolo con circa 90 chilometri di autonomia di ricarica si spenderanno da 10.000 a 12.000 euro.

Lo sviluppo del settore della riconversione elettrica dei veicoli permetterebbe una crescita della nostra economia, con la creazione di parecchi posti di lavoro, presentando anche diversi vantaggi: le macchine vengono riutilizzate e non si producono rifiuti, si crea nuova occupazione con l'impiego di poche materie prime e si riduce significativamente l'impatto ambientale sul territorio. Secondo una ricerca fatta alcuni anni fa, supponendo che in cinque anni siano trasformati circa 100.000 veicoli, si otterrebbe la creazione di oltre 7.500 nuovi posti di lavoro.

La presente iniziativa legislativa è volta principalmente in favore di coloro i quali possiedono un veicolo classificato euro 0, euro 1 o euro 2, che, sebbene perfettamente conservato, in virtù della normativa europea non può circolare in inverno e

nelle aree densamente popolate. Queste persone non avrebbero necessità di una seconda automobile e quindi ridurrebbero i costi di assicurazione, tassa automobilistica, ingresso e sosta in zone a traffico limitato, carburante, manutenzione eccetera. La presente proposta di legge è pertanto diretta a incentivare la diffusione della tecnologia del *retrofit* e l'acquisto di apparecchiature di modificazione, prevedendo principalmente sgravi economici sia

per gli acquirenti, sia per chi esegue l'operazione di conversione, favorendo i quali si crea lavoro per la manodopera italiana, anziché favorire l'acquisto di veicoli elettrici prodotti all'estero. Si prevedono inoltre sgravi fiscali anche per l'installazione di impianti di ricarica e di sistemi di accumulo di energia elettrica autoprodotta da fonti energetiche rinnovabili, sia da parte di privati sia da parte dei comuni nelle aree pubbliche.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Installazione di impianti di ricarica negli edifici privati).*

1. Fatto salvo il regime della cosa comune, di cui all'articolo 1102 del codice civile, nei casi in cui le opere edilizie per l'installazione di impianti di ricarica dei veicoli elettrici in edifici privati comportano la necessità di deliberazione degli organi della comunione o del condominio, questa, ove abbia per oggetto le innovazioni dirette a installare le prese di alimentazione nonché le relative opere murarie, anche su parti comuni dell'edificio, è approvata dall'assemblea del condominio con le maggioranze previste dall'articolo 1136, secondo e terzo comma, del codice civile.

2. Nel caso in cui il condominio rifiuti di approvare le deliberazioni di cui al comma 1 o comunque non le adotti entro tre mesi dalla richiesta presentata per iscritto, il condomino interessato può installare, a proprie spese, i dispositivi di cui al citato comma 1.

## ART. 2.

*(Agevolazioni tributarie per l'installazione di impianti di ricarica).*

1. Per le spese documentate sostenute nei ventiquattro mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente legge per l'installazione di impianti di ricarica dei veicoli elettrici negli immobili ad uso residenziale o nelle loro pertinenze ovvero nelle parti comuni spetta una detrazione dall'imposta sui redditi delle persone fisiche per una quota pari al 45 per cento degli importi rimasti a carico del contribuente, fino a un massimo di euro 1.500 per ciascun immobile.

2. I comuni possono concedere l'esonero o le agevolazioni in materia di tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche e

di imposta municipale unica (IMU) rispettivamente stabiliti all'articolo 1, commi 4 e 5, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, in favore dei proprietari di immobili che eseguono interventi diretti all'installazione di impianti di ricarica dei veicoli elettrici.

ART. 3.

*(Fondo nazionale di incentivazione per lo sviluppo della mobilità elettrica).*

1. Salva la potestà delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano di istituire e di regolare ulteriori misure di incentivazione della mobilità sostenibile, è istituito, per i tre anni successivi a quello di entrata in vigore della presente legge, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo nazionale di incentivazione per lo sviluppo della mobilità elettrica, di seguito denominato « Fondo ».

2. La dotazione del fondo è stabilita in 100 milioni di euro annui per ciascuno dei tre anni successivi a quello di entrata in vigore della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro il 30 gennaio di ogni anno, essa è ripartita tra le categorie di interventi stabilite dal comma 3.

3. Le risorse del fondo sono utilizzate per l'erogazione:

a) di contributi ai consumatori finali per l'acquisto di autoveicoli elettrici, per le operazioni di conversione in veicolo a trazione elettrica eseguite su autoveicoli esistenti e per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione di impianti di ricarica e di sistemi di accumulo di energia elettrica autoprodotta da fonti energetiche rinnovabili;

b) di contributi in favore delle amministrazioni comunali per la realizzazione di reti infrastrutturali di ricarica al servizio dei veicoli alimentati da elettricità negli spazi di sosta pubblici.

4. I contributi di cui al comma 3 sono attribuiti secondo le seguenti modalità, fino

a concorrenza dell'importo attribuito a ciascuna categoria dal decreto previsto al comma 2:

a) i contributi di cui alla lettera a) del comma 3 spettano nelle seguenti misure:

1) per il primo dei tre anni successivi a quello di entrata in vigore della presente legge: euro 5.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica, euro 10.000 per l'operazione di conversione in veicolo a trazione elettrica eseguita su un autoveicolo esistente ed euro 6.000 per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione di impianti di ricarica e di sistemi di accumulo di energia elettrica autoprodotta da fonti energetiche rinnovabili;

2) per il secondo dei tre anni successivi a quello di entrata in vigore della presente legge: euro 3.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica, euro 8.000 per l'operazione di conversione in veicolo a trazione elettrica eseguita su un autoveicolo esistente ed euro 5.000 per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione di impianti di ricarica e di sistemi di accumulo di energia elettrica autoprodotta da fonti energetiche rinnovabili;

3) per il terzo dei tre anni successivi a quello di entrata in vigore della presente legge: euro 2.000 per l'acquisto di un veicolo alimentato ad energia elettrica, euro 5.000 per l'operazione di conversione in veicolo a trazione elettrica eseguita su un autoveicolo esistente ed euro 3.000 per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione di impianti di ricarica e di sistemi di accumulo di energia elettrica autoprodotta da fonti energetiche rinnovabili;

b) i contributi di cui alla lettera b) del comma 3 sono assegnati annualmente ai comuni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sulla base dei progetti presentati dai comuni medesimi.

#### ART. 4.

*(Detrazione per l'acquisto di veicoli elettrici o la conversione di veicoli esistenti).*

1. All'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del

Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazioni per oneri, dopo il comma 1-*quater* è inserito il seguente:

« 1-*quinquies*. Dall'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, si detrae un importo pari al 45 per cento per le spese, di ammontare complessivo annuo non superiore a 10.000 euro, sostenute, a decorrere dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio dell'anno di entrata in vigore della presente legge, per l'operazione di conversione in veicolo a trazione elettrica eseguita su un autoveicolo esistente, ovvero pari al 30 per cento, per le spese, di ammontare complessivo annuo non superiore a 10.000 euro sostenute, a decorrere dal medesimo periodo d'imposta, per l'acquisto di un veicolo elettrico ».



\*17PDL0045540\*