

**PROPOSTA DI LEGGE**  
**FRAGOMELI, UBALDO PAGANO**

**N. 1973**

Modifiche al decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni,  
dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, in materia di agevolazioni fiscali per favorire la  
diffusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica

**Commissione Finanze – Camera dei Deputati**

3 novembre 2020

**Audizione di ANITA**

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Vi ringrazio per l'invito all'audizione odierna, che consente ad ANITA di esprimere il proprio punto di vista sulla proposta di legge in materia di agevolazioni fiscali per favorire la diffusione dei veicoli alimentati a energia elettrica.

ANITA è l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese leader del trasporto di merci e della logistica italiane. Aderiscono ad ANITA oltre 1.700 imprese con oltre 90.000 addetti e un parco veicolare di oltre 75.000 veicoli.

ANITA è impegnata in prima linea a promuovere una mobilità delle merci sempre più sostenibile e abbiamo accolto con grande interesse l'invito odierno poiché riteniamo che la **proposta di legge in questione**, destinata a favorire la massima diffusione di veicoli a trazione elettrica con agevolazioni fiscali sia per i veicoli sia per le infrastrutture di ricarica, **non debbano essere limitate ai soli veicoli destinati al trasporto privato di persone** (autovetture e ciclomotori), **ma essere estese anche al trasporto delle merci.**

Mentre nel trasporto pesante di lungo raggio non vediamo chance di successo per i veicoli elettrici, riteniamo che **nelle brevi distanze e soprattutto in ambito urbano**, l'utilizzo e la diffusione di veicoli a trazione elettrica possa accelerare la transizione verso una mobilità "più pulita" per le merci.

La logistica urbana registra una fase di forte sviluppo, in gran parte alimentata dalla crescita dell'e-commerce grazie all'aumento della domanda di consegne a

domicilio e alla distribuzione di merci verso i negozi di prossimità, oggi anch'essa in forte ripresa, anche a seguito dell'emergenza COVID.

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	Non definito	TOTALE
<b>Veicoli industriali leggeri fino a 3,5 ton - Anno 2019 (A)</b>	491.633	265.013	522.579	789.743	834.129	590.063	671.564	1.423	4.166.147
<b>Veicoli industriali pesanti da 3,6 fino a 7,5 ton - Anno 2019 (B)</b>	108.473	14.371	26.231	29.751	14.212	15.131	11.152	746	220.067
<b>Numero veicoli - Anno 2019 (A+B)</b>	600.106	279.384	548.810	819.494	848.341	605.194	682.716	2.169	4.386.214
<b>% veicoli (A+B) sul TOTALE - Anno 2019</b>	<b>13,7%</b>	<b>6,4%</b>	<b>12,5%</b>	<b>18,7%</b>	<b>19,3%</b>	<b>13,8%</b>	<b>15,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>100,0%</b>

Come appare evidente, è ancora prevalente l'utilizzo di veicoli commerciali a combustione termica e di conseguenza il rinnovo del parco veicolare verso motorizzazioni elettriche va incentivata con misure finalizzate al supporto agli investimenti delle imprese.

**All'articolo 1 si propone pertanto di estendere le agevolazioni anche ai veicoli commerciali leggeri di massa complessiva fino a 7,5 t., di categoria N1 (veicoli destinati al trasporto di merci aventi massa massima non superiore a 3,5 t) e N2 (veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 3,5 t, ma non superiore a 12 t), secondo la classificazione dell'art. 47 del Codice della strada.**

**Al comma 2 si prevede la non cumulabilità della misura con altri benefici concessi dalla legislazione vigente.**

Ciò appare troppo vincolante e rischia di rallentare il raggiungimento degli obiettivi europei sulla transizione energetica. Pertanto, si chiede di **abrogare il divieto di cumulabilità** al fine di permettere ai beneficiari di usufruire sia della detrazione d'imposta sia di incentivi di carattere economici previsti dalla legislazione nazionale e territoriale vigente.

**Il comma 3** specifica le condizioni che devono sussistere per godere della detrazione.

In particolare, alla **lettera a)** si prevede la contestuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria di classe energetica inferiore, di cui sia intestatario da almeno 12 mesi il proprietario o un familiare convivente.

Se da un lato la rottamazione richiesta risponde allo scopo di eliminare dalla circolazione veicoli inquinanti e obsoleti, d'altro lato ciò rischia di frenare la crescita delle imprese, essendo esclusi gli acquisti che vanno a incrementare la flotta.

**Si suggerisce pertanto di differenziare l'incentivo a seconda che l'acquisto sia di natura incrementale o in sostituzione di vecchi veicoli.**

Proponiamo inoltre **di eliminare il vincolo del possesso del veicolo per almeno un anno** che rischia di ostacolare l'efficacia della misura. Anche se un'impresa acquista un veicolo vecchio circolante da un altro autotrasportatore che non intende per varie motivazioni sostituire il veicolo, si ha comunque l'effetto di ammodernamento del parco circolante con veicoli elettrici.

**L'incentivo**, tuttavia, non deve essere limitato a un solo veicolo, come si legge nella proposta di legge alla lettera b), ma **va esteso alle flotte aziendali, sia di autovetture, sia di veicoli per il trasporto di merci.**

Le agevolazioni fiscali individuate nella proposta di legge riguardano tanto i veicoli di proprietà che quelli in leasing. **Tuttavia si rilevano alcune incongruenze** che sembrerebbero contrarie a tale principio, rilevate alle lettere b) e c) dove si fa riferimento alla proprietà del bene, senza considerare appunto la figura dell'utilizzatore nel caso di locazione finanziaria dello stesso.

Si propone inoltre di **integrare le agevolazioni** fiscali dell'art. 1, con un contestuale **intervento sui costi operativi dei veicoli elettrici**, prevedendo una **riduzione delle tasse automobilistiche e dei pedaggi autostradali**.

Infine, appare molto riduttiva e poco efficace la misura riportata all'**articolo 2** che intende agevolare l'installazione di infrastrutture di ricarica nei luoghi privati, **ma solamente se aperti a terzi**, in quanto difficilmente luoghi privati come i piazzali delle aziende possono per vari motivi (sicurezza, responsabilità legge 81/2008 etc.) essere aperti a terzi.

Per incentivare la diffusione dei veicoli a trazione elettrica e **agevolare la gestione efficiente di flotte aziendali sia di autovetture sia di veicoli commerciali**, occorre quindi che **l'agevolazione sia estesa anche all'installazione di infrastrutture di ricarica in luoghi privati non aperti al pubblico**.

Roma, 3 novembre 2020