

## PROPOSTA DELLA FONDAZIONE PER UN MECCANISMO DI SOSTEGNO IN FAVORE DEI VEICOLI A BASSE E BASSISSIME EMISSIONI DI GAS SERRA E PER UN SISTEMA DI MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILE E SOCIALMENTE INCLUSIVO

(Legge di Bilancio 2019)

### Premessa

La crisi climatica è la principale minaccia ambientale di questa epoca e per affrontarla è necessario mettere in campo subito misure efficaci e ad elevato potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori.

Il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni nazionali di gas serra, di cui il 95% prodotto da veicoli stradali. È anche uno dei settori dove tradizionalmente è più difficile intervenire con politiche efficaci di riduzione delle emissioni, anche a causa della forte dipendenza dai combustibili fossili che coprono oltre il 95% del fabbisogno energetico. Naturalmente una strategia di intervento in questo settore richiede una serie di misure a largo spettro integrate fra loro, incluse quelle di riduzione della domanda di mobilità (avoid) e di spostamento verso modalità a minore impatto (shift). In ogni caso politiche volte a favorire il miglioramento tecnologico del parco veicolare esistente sono centrali (improve) per qualsiasi strategia si decida di mettere in campo.

In questo quadro bisogna ricordare che l'Italia presenta uno dei tassi di motorizzazione più elevati al mondo, con circa 630 autoveicoli ogni 100 abitanti. Ma anche una scarsa penetrazione nel parco circolante di veicoli avanzati a basse e bassissime emissioni: gli autoveicoli ad alimentazione ibrida non ricaricabili (HEV), che consentono tagli importanti delle emissioni in particolare in ambito urbano, dove si soddisfa la gran parte della domanda di mobilità, e non hanno bisogno dello sviluppo di una infrastruttura dedicata, che comunque richiederà del tempo, nel 2017 in Italia rappresentano appena lo 0,2% del parco circolante, contro una media europea dello 0,4% e lo 0,7% di Francia e Regno Unito. I veicoli elettrici, puri o ibridi plug-in, sono risultati pari in Italia allo 0,2% delle nuove immatricolazioni, ben al di sotto della media europea, e oggi contano un parco circolante di meno di 13 mila unità. Per contro, l'Italia è uno dei paesi europei dove i servizi di sharing di autoveicoli, ma anche di bici e scooter, stanno conoscendo una forte crescita: il tasso di elettrificazione del parco di veicoli condivisi è molto più alto di quello dei veicoli privati e l'utilizzo di veicoli totalmente elettrici è facilitato, non richiedendo la presenza di una infrastruttura di ricarica diffusa.

## La proposta

La proposta che segue, articolata in sette punti, riprende quella attualmente in discussione sul bonus-malus con l'obiettivo di renderla maggiormente incisiva, anche guardando alle emissioni degli altri inquinanti non solo gas serra, e in linea con gli obiettivi di inclusione sociale che, specie in un comparto come la mobilità che tocca intimamente gli stili di vita delle persone, devono essere considerati prioritari.

### **1. Non solo automobili**

Spingere verso il miglioramento delle prestazioni ambientali del parco circolante vuol dire intervenire su *tutti i veicoli*, soprattutto quelli in cui la strada dell'elettrificazione è più rapidamente percorribile. Oltre alla categoria M1 attualmente considerata, esistono importanti potenziali anche in altri comparti, come quello degli *scooter, dei quadricicli (L7e) e dei mezzi commerciali leggeri*, che pure incidono in modo non trascurabile sulle emissioni del settore. Inoltre, è bene rivolgersi a tutti i soggetti potenzialmente interessati, non solo singoli cittadini ma anche alle imprese (*flotte aziendali*). Per evitare il rischio che alcuni soggetti o alcune tecnologie esauriscano velocemente tutto l'ammontare incentivabile, si possono prevedere dei contingenti minimi per segmenti di soggetto richiedente (ad esempio distinzione di contingenti dedicati alle flotte aziendali da quelli ai privati), rimodulabili negli anni successivi in modo da garantire la massima efficacia e la massima trasversalità.

### **2. Non solo veicoli personali ma anche veicoli condivisi**

Una politica attiva, valida e immediatamente praticabile nel campo dell'elettrificazione deve rivolgersi anche all'elettromobilità *condivisa*, promuovendo la penetrazione dell'alimentazione elettrica nelle flotte del trasporto condiviso stradale italiano: *carsharing, scootersharing, bikesharing e taxi*. L'elettrificazione delle flotte condivise consente di superare gli ostacoli che si frappongono attualmente alla diffusione di massa dei veicoli elettrici privati (per esempio la c.d. range anxiety, il maggiore costo d'acquisto, l'incertezza del valore residuo, etc.), consentendo anche di sommare al contenimento delle emissioni e dei consumi energetici la riduzione della congestione e dell'incidentalità oltre alla promozione di un uso più efficiente dello spazio urbano.

### **3. Un nuovo incentivo per la rottamazione**

Misure di incentivazione all'acquisto di veicoli più efficienti possono risultare più efficaci in termini di miglioramento del parco circolante se accompagnate da *incentivi per la rottamazione* dei veicoli più inquinanti (fino Euro 3), evitando in tal modo che questi vengano indirizzati al mercato dell'usato. Questi incentivi andrebbero in ogni caso svincolati dall'acquisto dell'auto nuova, diventando così una leva efficace in favore della riduzione del numero di veicoli privati. La misura ha anche una importante valenza sociale, specie in questa particolare fase in cui molte amministrazioni locali stanno mettendo in campo misure di restrizione alla circolazione di veicoli più inquinanti, rischiando di mettere in difficoltà le fasce più deboli della popolazione per le quali l'acquisto di un veicolo nuovo può non essere facilmente percorribile.

#### 4. Non indirizzare gli incentivi verso prodotti di fascia alta che non servono

Il bonus attualmente allo studio prescinde dal costo del veicolo. In realtà, infatti, oltre certi livelli l'incentivo di 6 mila euro non è più efficace per determinare una scelta. Si pone, inoltre, anche una questione di equità sociale, in quanto oltre certi prezzi il bonus verrebbe destinato all'acquisto di beni che possiamo considerare di lusso e a persone che in realtà non hanno bisogno di quell'incentivazione. A questo si deve aggiungere che questo incentivo si alimenta tramite un malus che, viceversa, potrebbe gravare, almeno in parte, su persone che non hanno oggi possibilità di fare una scelta diversa sul mercato (ad esempio avendo una disponibilità di spesa ridotta e avendo necessità di un'autovettura grande, magari l'unica in famiglia). Pertanto si ritiene necessario mettere un *teito al prezzo massimo del veicolo che ha diritto al bonus*, intorno ai 40 mila euro nel caso delle autovetture, anche per indirizzare il mercato delle auto elettriche verso prezzi più contenuti.

#### 5. Introdurre una maggiore progressività nel malus per autovetture

Nella impostazione attuale il malus raggiunge al massimo i 3 mila euro per vetture che emettono oltre 250 gCO<sub>2</sub>/km. Vetture ad elevate emissioni sono in genere vetture molto performanti e costose, certamente riconducibili all'abito del lusso o comunque dei beni voluttuari, per le quali l'importo indicato non genera peraltro nessun effetto di dissuasione. Si propone di aumentare progressivamente gli scaglioni a partire dai 160 gCO<sub>2</sub>/km (valori oltre i quali rientrano autovetture di media e alta gamma), *fino ad arrivare a 8-10 mila euro per veicoli oltre i 250 gCO<sub>2</sub>/km* secondo il modello adottato in Francia.

#### 6. Aumentare la fascia di esenzione dal malus per autovetture

Per rendere la misura più socialmente inclusiva, si propone di applicare il malus alle auto benzina e diesel e di estendere l'esenzione fino ad almeno 120 gCO<sub>2</sub>/km (come nel modello Francese), in modo da non colpire le auto di cilindrata medio-piccola (fino a 1.600cc) che hanno emissioni comunque contenute.

#### 7. Rivedere la fascia di ingresso del bonus autovetture tenendo conto anche delle emissioni inquinanti

Nella attuale proposta di articolazione del bonus, nella prima fascia di accesso da 90 a 70 gCO<sub>2</sub>/km rientrano diverse tipologie di vetture, tra cui alcuni ibridi (non plug-in) e molti modelli di auto diesel di piccola cilindrata: i primi rappresentano una innovazione importante che consente in ciclo urbano di ridurre notevolmente le emissioni, non solo di CO<sub>2</sub>, con un potenziale elevato e che al momento si rivolge a un utente che per questioni economiche o logistiche (necessità di autonomia, assenza di un box personale per ricarica) non può accedere a autovetture elettriche pure o ibridi plug-in; i secondi, viceversa, non possono essere considerati innovativi e, soprattutto, rischiano di non agevolare un percorso di riduzione dell'inquinamento atmosferico. Si propone pertanto di mantenere questa fascia, che grazie agli ibridi avrebbe un potenziale rilevante, ma *escludendo veicoli ad alimentazione diesel e benzina*.