

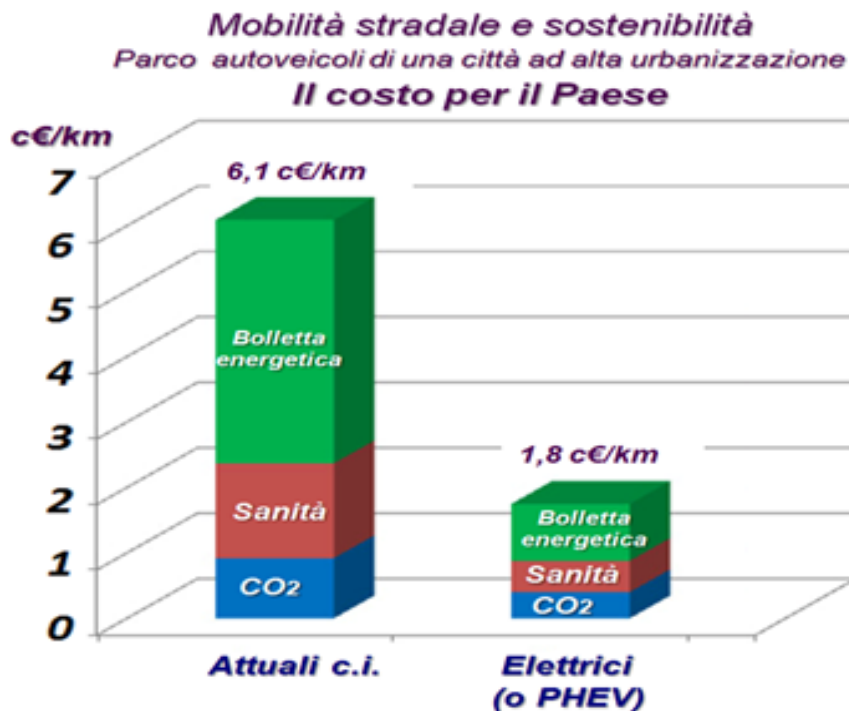
## **Position Paper** sul sostegno alla mobilità stradale sostenibile con veicoli a tecnologia elettrica

### **1. Perché i veicoli elettrici <sup>(1)</sup> per l'Italia**

Le qualità che rendono attraenti i veicoli elettrici sono note: elevata efficienza energetica, assenza di emissioni inquinanti locali, ridotte emissioni di CO<sub>2</sub> per la produzione dell'energia elettrica necessaria alla loro alimentazione. Qualità che a livello del Paese si tradurrebbero in minor dipendenza energetica della mobilità stradale, minor impatto sulla salute umana nelle aree urbane, maggior contributo al raggiungimento degli obiettivi internazionali di contenimento delle emissioni climalteranti.

L'insieme delle qualità citate può essere rappresentato più efficacemente, assumendo come indicatore i loro riflessi macroeconomici, e specificatamente l'esborso monetario complessivo che il Paese, nel suo insieme, si trova a dover sostenere per le tre voci considerate: costo della "bolletta energetica" afferente alla mobilità stradale, costi sanitari conseguenti alla cattiva qualità dell'aria dovuta ai veicoli, valore monetario delle emissioni di gas serra.

Una stima in questo senso, condotta a scopo di confronto sull'intero parco di autoveicoli di una tipica città a forte urbanizzazione (quali sono pressoché tutte le città italiane), caratterizzata da un circolante costituito per l'80-85% da autovetture e per il 15-20% da veicoli commerciali, è sintetizzata in figura (fonte: CEI-CIVES):



<sup>(1)</sup> La dizione "veicoli elettrici" nel presente documento si riferisce ai veicoli a pura trazione elettrica alimentati da batteria, e ai veicoli ibridi con batteria ricaricabile da rete elettrica ed emissioni di CO<sub>2</sub> fino 50 g/km.

La prima colonna rappresenta la situazione odierna con l'attuale circolante (alimentato a benzina, gasolio, metano, GPL, e con l'attuale distribuzione dei veicoli da Euro 0 a Euro 6).

Oggi, **ogni km percorso da ciascun veicolo nell'ambito urbano comporta in media per il Paese un esborso, per l'importazione di fonti energetiche e per le esternalità considerate, di circa 6 centesimi di Euro: un cattivo modo di usare il nostro denaro.**

Ma se ipoteticamente (seconda colonna) l'intero parco considerato venisse sostituito da **veicoli elettrici**, anche se ricaricati con energia elettrica prodotta dall'attuale mix di generazione elettrica, **tale cifra verrebbe ridotta a meno di 1/3, permettendo di indirizzare a destinazioni più produttive una frazione importante del denaro oggi speso per le esternalità considerate e per il carico della bolletta energetica sulla bilancia dei pagamenti del Paese: nessun'altra alternativa tecnologica per la mobilità è in grado di offrire al Paese, anche in prospettiva, un potenziale vantaggio economico di entità comparabile.** Ipotizzando una futura **penetrazione di veicoli elettrici anche del solo del 10% dell'attuale circolante nazionale di circa 40 milioni, ne risulterebbe un risparmio nazionale di almeno 1,5 miliardi di Euro all'anno.**

Un esame puntuale della figura mette inoltre in luce che il gravame economico costituito dalle emissioni di gas serra rappresenta in realtà una frazione limitata dell'onere complessivo, sottolineando così che **l'ormai consolidata consuetudine di esprimere la valenza tecnologica sulla base delle sole emissioni di CO<sub>2</sub> rischia di restituire un'immagine parziale.**

Ed evidenzia, allo stesso tempo, che **i veicoli elettrici, considerati spesso come ambientalmente virtuosi ma costosi, costituirebbero invece per la realtà energetica e ambientale del nostro Paese una importante opportunità di risparmio economico.**

## **2. Avviare la concreta introduzione dei veicoli elettrici**

L'offerta di veicoli elettrici dell'industria automobilistica nelle loro diverse tipologie è oggi in grado di rispondere alle esigenze di pressoché tutti i segmenti della mobilità stradale, dall'auto privata agli impieghi aziendali, al trasporto pubblico locale.

I fattori ostativi percepiti dal potenziale mercato sono come noto:

- a) **il costo elevato dei veicoli** – che potrà decrescere solo con l'aumento dei volumi produttivi;
- b) l'attuale mancanza di una **infrastruttura di rifornimento** (ricarica) pubblica accessibile a tutti i veicoli, che possa complementare la ricarica individuale fatta nelle normali aree private di ricovero o stazionamento (box individuali, parcheggi condominiali e aziendali);
- c) **l'autonomia dei veicoli**, comunque inferiore (per quelli a quella a pura trazione elettrica alimentata da batteria) a quella dei veicoli tradizionali, anche se oggettivamente in grado di soddisfare una frazione molto consistente dei bisogni di mobilità.

Per superare le difficoltà poste da tali limitazioni, e la conseguente lentezza della creazione spontanea di un mercato di dimensioni rilevanti, occorre quindi nella fase di avvio **abbinare a misure di sostegno dirette** (incentivazioni economiche e graduale sviluppo dell'infrastruttura di ricarica), **anche misure indirette** di stimolo e vantaggio per l'utilizzatore, che possono trovare origine proprio nella valenza ambientale di questi veicoli: accesso gratuito alle aree ZTL, accesso a tratte ora limitate al solo traffico pubblico, utilizzo

gratuito o agevolato dei parcheggi, ecc. **Misure indirette che sono sostanzialmente a costo nullo o al più essere considerate come mancati ricavi di modesta entità.**

Un'azione efficace di sostegno per attivare il mercato presuppone quindi **l'attuazione contestuale e sinergica delle diverse forme di intervento atte a rimuovere i fattori ostativi sopra indicati.** La messa in essere della sola incentivazione economica e l'offerta di infrastruttura costituiscono elementi certamente indispensabili, ma probabilmente insufficienti a costituire nella fase iniziale una solida motivazione verso il cambiamento culturale insito nel nuovo paradigma della mobilità elettrica.

Una dimostrazione dell'efficacia di un approccio integrato che intervenga sull'insieme degli elementi percepiti come ostativi dall'utilizzatore, è fornita dal successo di vendite di veicoli elettrici generato dal Piano Francese per la Mobilità Elettrica. Quel Piano prevede infatti non solo una consistente incentivazione economica all'acquisto (7000 Euro per le autovetture), il sostegno per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica, e misure di incoraggiamento della mobilità locale per i veicoli a zero emissioni, ma **anche una specifica strategia di coordinamento centrale della domanda di veicoli elettrici**, con l'identificazione e l'acquisto di 100.000 veicoli da parte di operatori di flotte, in grado di configurare un reale ed efficace mercato di avviamento.

A soli due anni di lancio di tale Piano, sono stati infatti venduti in Francia oltre 13.000 veicoli elettrici (nel solo 2012 circa 8000), di cui il 40% per imprese pubbliche e private, e le proiezioni a breve per la domanda da parte di imprese vengono stimate orientativamente in ulteriori 15.000 veicoli nell'arco dei prossimi 18 mesi, come risultato della citata strategia di coordinamento della domanda. Nello stesso periodo sono stati venduti in Italia soltanto 400 veicoli elettrici.

### **3. “Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive” previste nella legge 134/2012 «Misure urgenti per la crescita del Paese»**

Il Decreto Legge 22 giugno 2012 n. 83, coordinato con la legge di conversione 7 agosto 2012 n. 134 recante: «Misure urgenti per la crescita del Paese» include al Titolo I (Misure urgenti per le infrastrutture l'edilizia ed i trasporti), Capo IV-bis, il tema *“Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive”*, artt. da 17bis a 17 terdecies.

I contenuti dell'articolato sono stati esaminati nel corso di una riunione, organizzata da CIVES l'11 ottobre 2012, con la partecipazione di rappresentanti di Case automobilistiche, costruttori di veicoli a due, tre e quattro ruote, Società del settore elettromeccanico, Società del settore energetico, Amministrazioni Pubbliche e Centri di ricerca, con lo scopo di sviluppare una analisi comune sull'efficacia e la praticabilità dei provvedimenti e di identificare i possibili interventi migliorativi.

Quanto emerso, unitamente ai commenti e considerazioni espressi dai diversi portatori di interesse anche successivamente alla citata riunione, è sintetizzato ai punti da 3.1 a 3.10 seguenti.

### **3.1 Modalità per l'erogazione dei contributi**

Per una tempestiva applicazione degli interventi a partire dalla data di attuazione del provvedimento (gennaio 2013), è indispensabile la **rapida emanazione del previsto Decreto** che deve stabilire le modalità per la preventiva autorizzazione all'erogazione dei contributi di cui all'art. 17-decies e le condizioni per la loro fruizione, oltre che per chiarire alcuni punti non sufficientemente definiti quali il significato del "prezzo di acquisto" (comprensivo o meno di IVA), le modalità di gestione delle richieste di incentivo da parte dei venditori, ecc.

In particolare, si sottolinea che, per le imprese che già beneficiano per altre motivazioni di crediti di imposta consistenti, si delinea **la possibilità che i crediti di imposta previsti al comma 4, art. 17 decies, non siano di fatto esigibili** qualora il loro importo porti a superare il tetto massimo di 516.456,90 Euro annui previsti dalla legge 388 del 23 dicembre 2000. **Si suggerisce quindi di considerare la possibilità che gli specifici crediti di imposta in oggetto non vengano conteggiati ai fini della determinazione del superamento del citato tetto massimo**, oppure di incrementare adeguatamente l'attuale tetto massimo del credito d'imposta.

### **3.2 Composizione dei contributi tra Stato e venditore**

Gli incentivi per l'acquisto dei veicoli indicati *all'art. 17 decies, comma 2 lettera a)* si fondano su una loro condivisione paritetica fra lo Stato e il venditore/costruttore dei veicoli, penalizzando questi ultimi soggetti che nella presente situazione di mercato sono già fortemente colpiti da un calo delle vendite superiore al 20% nel solo ultimo anno.

In particolare, per quanto riguarda i veicoli elettrici, il dispositivo non tiene conto del fatto che il loro mercato, essendo ancora in una fase di start-up caratterizzata da bassissimi volumi di produzione e di vendita, presenta margini di guadagno assai esigui che non lasciano spazio per l'applicazione di ulteriori sconti al cliente.

**Si suggerisce pertanto di azzerare il vincolo della composizione paritetica dei contributi, o di ridurre drasticamente l'entità dello sconto a carico del venditore, per quanto riguarda i veicoli elettrici, mantenendo inalterato l'importo globale dell'incentivo.**

### **3.3 Compensazione della differenza di costo tra veicoli elettrici e veicoli convenzionali**

L'orientamento del Legislatore concretizzatosi nella formulazione della legge appare indirizzato a stimolare la diffusione dei veicoli a "basse emissioni complessive" contemperando due esigenze diverse: la prima, di un sostegno all'industria che produce veicoli già industrialmente maturi ma che si trova in una contingente crisi di mercato, e la seconda di lanciare un mercato totalmente nuovo e tutto da creare, quello dei veicoli elettrici, di grande vantaggio per la collettività ma che hanno difficoltà di ingresso per le motivazioni già sintetizzate al punto 2.

Il principio - adottato nel provvedimento emanato - di determinare l'entità dell'incentivazione economica prescindendo dalla specifica tecnologia utilizzata (criterio technology-free) e sulla base di parametri di

sostenibilità, appare valido in linea di principio.

Tuttavia, la formulazione adottata, basata sulle sole emissioni di CO<sub>2</sub> quale indicatore di impatto, risulta in certa misura limitante, in quanto prescinde dall'impatto locale sulla qualità dell'aria, e non tiene inoltre affatto conto dei consumi energetici, fattori questi che, come evidenziato al punto 1. precedente, costituiscono per il paese una frazione rilevante delle risorse economiche assorbite dalla mobilità stradale, risorse che nell'attuale situazione economica potrebbero trovare destinazioni diverse e più produttive.

In ogni caso, l'entità dei contributi previsti dalla Legge per quanto riguarda i veicoli elettrici (ovvero la tipologia con emissioni inferiori a 50 g/km di CO<sub>2</sub>, (art. 17decies, comma 1 lettera a) non è in grado di compensare efficacemente l'attuale forte differenza di costo tra i veicoli elettrici e le altre tipologie convenzionali a basse emissioni ambientali.

Con questa impostazione, e nell'attuale congiuntura economica, appare purtroppo del tutto realistico che la scelta del consumatore si orienti decisamente verso i veicoli ecologici "tradizionali" meno costosi, lasciando ben poco spazio ai veicoli elettrici, ambientalmente più virtuosi ma che resterebbero inevitabilmente più costosi anche in presenza della prevista incentivazione pubblica.

Un confronto tra i contributi del Piano italiano e del Piano di interventi francese, entrambi basati sul livello di emissioni di CO<sub>2</sub>, mette bene in risalto la differenza di approccio e di potenziale efficacia per quanto attiene all'incoraggiamento e all'introduzione dei veicoli elettrici.

<i>Incentivi per la categoria "autovettura"</i>		
<i>Piano francese (legge Borloo)</i>		<i>Piano italiano</i>
<i>Emissioni N di CO<sub>2</sub> in g/km</i>	<i>Contributo erogato</i>	<i>Contributo erogato</i>
<i>N &lt; 60</i>	<i>20 % del costo, fino a max 7000 €</i>	<i>20 % del costo, fino a max 5000 €</i>
<i>61 ≤ N ≤ 95</i>	<i>Idem, fino a max 1000 €</i>	<i>Idem, fino a max 4000 €</i>
<i>96 ≤ N ≤ 115</i>	<i>Idem, fino a max 500 €</i>	<i>Idem, fino a max 2000 €</i>
<i>116 ≤ N ≤ 125</i>	<i>Idem, fino a max 200 €</i>	<i>Idem, fino a max 2000 €</i>

### 3.4 Quote di finanziamento tra veicoli elettrici, veicoli convenzionali ed infrastrutture di ricarica

Per contenere il rischio che i fondi disponibili vengano rapidamente esauriti dagli acquisti di veicoli con tecnologia già consolidata e meno costosi, il Piano italiano in oggetto prevede che una quota minima dei fondi stanziati (5 Milioni di Euro sui 50 Milioni di finanziamento totale nel 2013 ) sia comunque riservata ai veicoli elettrici (che dovrebbe implicitamente includere anche la tipologia dei veicoli ibridi ricaricabili dalla rete elettrica).

Tale ripartizione delle quote di finanziamento appare presumibilmente adeguata per il 2013, nella fase iniziale di mercato, in relazione sia alla dimensione dell'offerta che alla disponibilità dei consumatori. Tuttavia, nella prospettiva di una diffusione più significativa della mobilità a zero emissioni, che andrebbe perseguita in considerazione dei già citati pregi ambientali, energetici ed economici, appare indispensabile prevedere sin d'ora per gli anni successivi un incremento significativo della quota riservata ai veicoli elettrici.

A questo proposito si ricorda che le previsioni minimali di mercato stimano già a breve - in presenza di ragionevoli misure di incentivazione in grado di avviare e sostenere il processo, una probabile penetrazione di veicoli elettrici attorno al 2 % delle vendite annuali (mercato dei "first adopters"), pari a circa 20.000 veicoli elettrici all'anno.

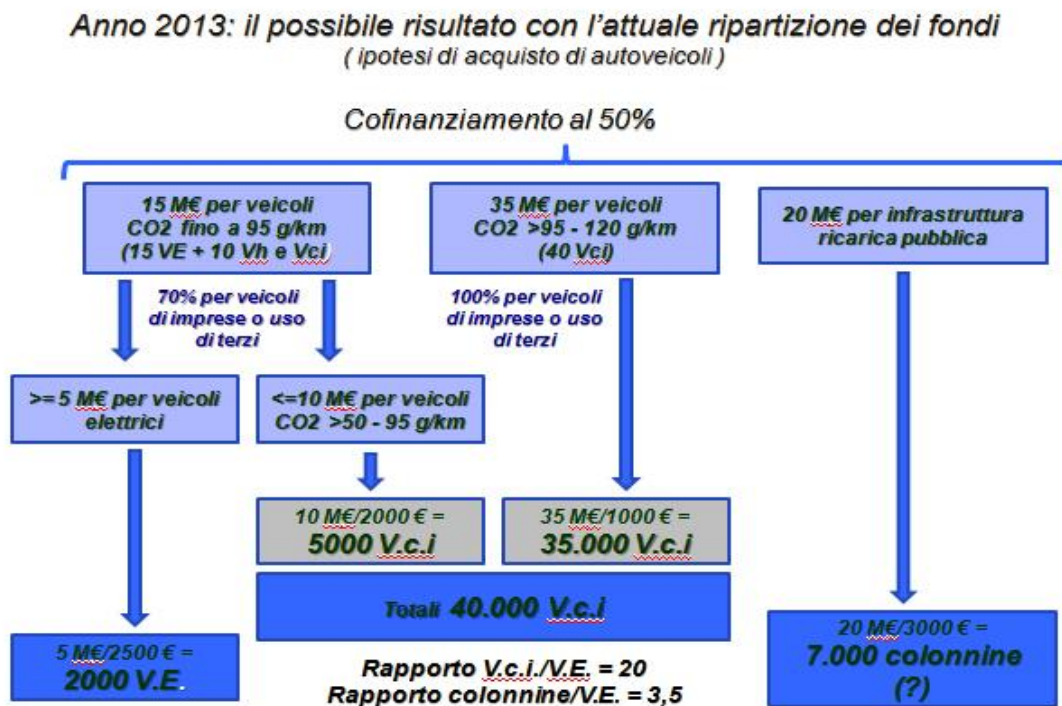
Inoltre, l'attuale ripartizione dei finanziamenti tra veicoli e infrastruttura produrrebbe, nel primo anno, un rapporto incongruamente elevato tra il numero di punti di ricarica pubblici finanziati ed il numero di veicoli elettrici finanziati (in particolare se, come parrebbe, una frazione significativa dei punti di ricarica dovesse essere a bassa potenza, 3 kW).

La figura che segue sintetizza la possibile diffusione di veicoli a tecnologia consolidata, di veicoli elettrici, e di punti di ricarica, che verrebbero originate dalla ripartizione delle quote di finanziamento prevista nell'attuale formulazione del provvedimento.

Risulta evidente una **forte discrasia tra la dimensione dell'infrastruttura di ricarica pubblica che si verrebbe a creare, e la dimensione del circolante di veicoli elettrici** che a tale infrastruttura accederebbero.

Anche riconoscendo che nella fase di creazione del mercato, e allo scopo di ridurre la così detta "ansia da bassa autonomia" dei potenziali acquirenti dei veicoli elettrici, la dimensione dell'infrastruttura pubblica debba essere proporzionalmente maggiore rispetto alla situazione futura di una mobilità elettrica consolidata, si ritiene **opportuno, per un maggiore equilibrio, privilegiare fortemente infrastrutture di ricarica "veloce"**.

Sarebbe ovviamente pure opportuno, attraverso il reperimento di altre risorse (si veda il punto 3.10 successivo) incrementare il finanziamento destinato all'incentivazione ai veicoli.



### 3.5 Infrastruttura pubblica e privata

L'attenzione posta dal provvedimento in oggetto sulle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici è fortemente indirizzata alla ricarica in luoghi pubblici, destinando a questa un'ampia quota dei finanziamenti ma trascurando l'esigenza di un sostegno economico alla realizzazione della ricarica privata che, anche alla luce delle esperienze condotte, è quella maggiormente utilizzata per i veicoli privati (80-90% delle ricariche).

È del resto realistico che, soprattutto all'avvio del mercato, **i privati che operano per la scelta dell'elettrico siano in grande prevalenza quelli che dispongono di aree di ricovero dei propri veicoli (box, posti auto condominiali, ecc.) potenzialmente attrezzabili con punti di ricarica** (i dati dell'Agenzia del Territorio indicherebbero che circa il 60% della popolazione italiana risponde a questa situazione).

La loro realizzazione comporta in ogni caso il dover sostenere costi per i contratti di fornitura elettrica, per l'acquisto dei "wall-box" di ricarica e per adeguamenti impiantistici; costi che si vanno a sommare a quello, già elevato, dei veicoli.

In effetti, il provvedimento in oggetto indica espliciti obblighi a favore del "diritto alla presa" e l'obbligatorietà di realizzare punti di ricarica in alcune tipologie di edifici non residenziali. **Non prevede invece alcuna forma di contribuzione per i citati costi di infrastrutturazione privata**, (prevista viceversa nei Piani di sostegno di altri Paesi europei).

Si ritiene quindi che, almeno per gli anni successivi al 2013, e **nel contesto del Piano nazionale di infrastrutturazione previsto dal dispositivo di legge, una frazione dei finanziamenti dovrebbe essere indirizzata a favore dello sviluppo della ricarica in luoghi privati.**

Si ritiene infine che il vincolo di realizzazione di punti di ricarica in tutti i box e posti auto degli edifici "non residenziali" previsto dalla Legge possa risultare eccessivamente oneroso e che parrebbe **sufficiente l'obbligatorietà della sola predisposizione dell'allacciamento**, da completare con i punti di ricarica solo quando se ne presenta la reale necessità.

**Parrebbe infine opportuno rimodulare i criteri di ripartizione tra fondi destinati all'incentivazione ai veicoli e fondi destinati all'infrastrutturazione**, al fine di adottare negli anni successivi una suddivisione ottimale che conduca ad un appropriato equilibrio.

### 3.6 Requisito della rottamazione

Il requisito della contestuale rottamazione, previsto nella Legge per gli acquirenti di veicoli destinati all'uso di terzi o all'esercizio di imprese (*art. 17 undecies comma 1, lettera b*), appare eccessivamente restrittivo, a maggior ragione in presenza degli ulteriori vincoli dei 10 anni dall'immatricolazione e dell'appartenenza alla medesima categoria del veicolo acquistato.

Si sottolinea infatti che le società (principali destinatari degli incentivi) possiedono normalmente parchi di veicoli con anzianità inferiore ai 10 anni, anche per evitare eccessive spese di manutenzione; e anche i parchi aziendali acquisiti in leasing da imprese terze hanno a loro volta, per le medesime motivazioni, un frequente ricambio e aggiornamento dei mezzi.

Infine, **il vincolo della rottamazione sarebbe di ostacolo o addirittura impedirebbe lo sviluppo di nuovi servizi** ed applicazioni offerte dalla mobilità elettrica (ad esempio il car-sharing, il van-sharing, le piattaforme di scambio per la consegna merci dell'ultimo miglio ecc.), per la mancanza di vecchi veicoli da rottamare. **Parimenti, questo vincolo penalizza lo sviluppo di nuove società nella fase di start-up**, soprattutto con riferimento all'imprenditoria giovanile.

Si suggerisce quindi di **attenuare fortemente questo vincolo, in termini di anni, o di eliminarlo totalmente per alcuni casi specifici quali ad esempio le imprese di nuova costituzione o quelle che intendano lanciare nuovi servizi basati sui veicoli elettrici (ad esempio car sharing elettrico)**.

Si sottolinea che in coerenza con questa esigenza, gli interventi di sostegno pubblico allo svecchiamento del parco auto nazionale attuati in passato ("leggi sulla rottamazione") esentavano dall'obbligo di rottamazione in caso di acquisto di veicoli elettrici.

### **3.7 Esigenza di misure indirette per lo sviluppo della mobilità sostenibile**

Il forte accento posto sull'infrastruttura di ricarica - certamente indispensabile - parrebbe indicare che nella visione del legislatore il solo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica potrebbe essere sufficiente *di per sé* a stimolare un mercato spontaneo dell'elettrico, convincendo il consumatore a sborsare un consistente extracosto ad esclusivo vantaggio della collettività.

Come già detto al punto 2. precedente, questa ipotesi o speranza rischia fortemente di essere disattesa in assenza di ulteriori motivazioni che vengano percepite dal consumatore come vantaggi individuali che agiscano da concreto incentivo verso la proprie scelte eco-sostenibili.

Per superare quindi la lentezza della creazione spontanea di un mercato di dimensioni significative, occorre quindi, e **nella sola fase di avvio, attivare misure indirette** di stimolo e vantaggio per l'utilizzatore, che possono trovare origine proprio nella valenza ambientale di questi veicoli: accesso gratuito alle aree ZTL, accesso a tratte ora limitate al solo traffico pubblico, utilizzo gratuito o agevolato dei parcheggi, ecc. **Misure indirette che sono sostanzialmente a costo nullo o al più considerabili come mancati ricavi di modesta entità.**

Si ritiene quindi che **sarebbe opportuno inserire nel futuro testo di Legge opportune integrazioni intese a sollecitare in questo senso gli Enti locali** (ad esempio, vincolando l'erogazione dei contributi per lo sviluppo delle infrastrutture pubbliche alla realizzazione di una politica della mobilità locale favorevole ai veicoli elettrici).

### **3.8 Riqualficazione elettrica dei veicoli circolanti**

Quanto riportato all'art. 17-terdecies per il "sostegno e lo sviluppo della riqualficazione elettrica dei veicoli circolanti" non evidenzia sufficientemente che il dispositivo non offre incentivazioni per la riqualficazione elettrica di veicoli già circolanti (l'art. 17-decies recita infatti – correttamente – che i fondi siano destinati esclusivamente a veicoli nuovi di fabbrica).



### 3.9 Piano per l'attivazione di un mercato di avviamento dei veicoli elettrici

Il testo di legge indirizza correttamente una frazione rilevante dei fondi (70%) alla incentivazione dei veicoli destinati ad uso di terzi o all'esercizio di imprese (art. 17 undecies). Questo orientamento è pienamente condivisibile anche in considerazione del fatto che l'introduzione di veicoli per tali applicazioni, in virtù del loro più intenso utilizzo rispetto all'auto privata, risulterebbe particolarmente efficace in termini di benefici ambientali ed energetici.

Inoltre, il parametro che guida normalmente le scelte di acquisto dei veicoli aziendali - il *Total Cost of Ownership* (comprensivo dell'ammortamento e dei costi di esercizio) - risulta, in presenza dei previsti incentivi, meno lontano dagli usuali valori relativi agli automezzi convenzionali, in quanto il maggior costo iniziale dei mezzi elettrici viene compensato dal loro minor costo di esercizio.

Si ritiene che **per stimolare e accelerare il concreto processo di attivazione di tale mercato, sarebbe assai fruttuosa l'identificazione della sua dimensione potenziale attraverso una indagine presso gli operatori di flotte e di servizi, e l'eventuale l'attivazione di meccanismi di strutturazione della domanda che agiscano, dal punto di vista dell'offerta, anche da incoraggiamento e garanzia dell'esistenza di un mercato di base.** Azioni in questo senso condurrebbero più rapidamente ad economie di scala e alla riduzione dei costi dei veicoli.

Interventi di questa natura sono in effetti presenti nel Piano di sostegno alla mobilità elettrica varato in Francia, dove una indagine nella direzione indicata ha condotto all'identificazione di un primo mercato di 100.000 veicoli aziendali che, secondo il Piano, si dovrebbe sviluppare in 5 anni attraverso azioni di coordinamento della domanda e anche piani di acquisto strutturati. Su un profilo più modesto (centinaia o poche migliaia di veicoli), e con intenti sperimentali, interventi di questo tipo erano stati sviluppati anche nell'ambito di progetti europei, come il progetto ZEUS (Zero and low Emission vehicles in Urban Society), e il progetto ALTER (Alternative Traffic in Towns), entrambi del 1998.

Azioni di questo tipo appaiono del tutto coerenti con i Piani europei sul *Green Public Procurement*. **Si suggerisce quindi di considerare la possibilità di includere nel Piano nazionale italiano sul sostegno ai veicoli elettrici indagini quantitative sulla domanda, nell'ambito delle diverse Regioni,** destinando alla loro attuazione una piccola frazione dei fondi complessivamente stanziati.

Nel medesimo contesto, e considerando che la Pubblica Amministrazione potrebbe costituire una componente importante di tale domanda, si suggerisce inoltre di **definire misure intese a stimolare efficacemente la Pubblica Amministrazione verso l'acquisizione di veicoli elettrici,** anche in conformità alla Direttiva UE 2009/33/CE "Promozione dei veicoli a ridotto impatto ambientale" e ai conseguenti decreti DL 3 marzo 2011 n. 24 e DM 8 maggio 2012.

Si ricorda che interventi legislativi che prevedevano l'obbligatorietà dell'introduzione di quote crescenti di veicoli a minimo impatto ambientale nelle flotte delle PA e dei servizi di pubblica utilità, erano previsti in passato nel Decreto Interministeriale 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane".

### 3.10 Altre fonti di finanziamento e sostegno per l'incentivazione ai veicoli a zero emissioni

Sebbene, come evidenziato al punto 1., il pregio ambientale ed energetico della mobilità elettrica si tradurrà, una volta consolidata, in un beneficio economico per il Paese, la situazione economica rende oggi impraticabile l'accelerarne il processo di introduzione attingendo al bilancio dello Stato. Gli interventi di

sostegno attuati in altri Paesi con un approccio a “bilancio zero” per lo Stato, come il meccanismo bonus-malus francese che reperisce risorse per i veicoli virtuosi attraverso una maggior fiscalità applicata ai veicoli meno virtuosi, appare difficilmente praticabile per l’attuale crisi del settore dell’automotive, che in presenza di una maggior fiscalità – anche se limitata a poche fasce di mercato, correrebbe il rischio di assottigliare ulteriormente le già ridotte vendite.

Invece che aumentare il carico fiscale per i veicoli meno virtuosi, parrebbe viceversa plausibile e ragionevole ridurlo per quelli particolarmente virtuosi quali sono gli elettrici, i quali, paradossalmente, si trovano gravati, nella fase attuale, da una fiscalità che in luogo di rendere giustizia ai loro pregi di sostenibilità, viene resa più pesante dal fatto che l’aliquota IVA viene applicata su un prezzo di acquisto di questi beni quasi doppio di quello dei veicoli convenzionali equivalenti. **Paradossalmente, oggi, il veicolo elettrico, vantaggioso per la collettività, risulta fiscalmente penalizzato invece che favorito.**

**Si suggerisce quindi di considerare l’opportunità di ridurre, quanto meno nella fase temporanea di sviluppo del mercato, l’entità dell’aliquota IVA per i veicoli in questione e le relative batterie, in misura sufficiente a ridurre quanto meno per i privati cittadini il divario di prezzo rispetto ai veicoli convenzionali.** Considerata l’esiguità percentuale dei veicoli elettrici sul venduto nazionale, il mancato introito fiscale sarebbe del tutto marginale.

## **Considerazioni conclusive**

Mantenendo l’attuale formulazione dell’intervento, appare legittimo il timore che la prevedibile debole penetrazione dei veicoli elettrici nel breve termine, dovuta alla contingente situazione economica nazionale non adeguatamente contrastata dal dispositivo di incentivazione, possa essere percepita dal Legislatore come un segnale di indifferenza del mercato, che renda inutile ed inopportuno proseguire sulla strada del sostegno alla diffusione del veicolo elettrico.

Occorre in conclusione intervenire sollecitamente con dei correttivi rivolti a riequilibrare la situazione, rivedendo i seguenti punti, presentati in dettaglio nei paragrafi precedenti:

- ✓ **Revisione della composizione dei contributi tra Stato e venditore e compensazione della differenza di costo tra veicoli elettrici e veicoli convenzionali, anche attraverso la leva fiscale (IVA)**
- ✓ **Revisione delle quote di finanziamento tra veicoli elettrici, veicoli convenzionali ed infrastrutture di ricarica, incluso il sostegno all’infrastruttura privata**
- ✓ **Attenuazione del requisito della rottamazione**
- ✓ **Valutare l’inserimento strutturale di misure indirette per lo sviluppo della mobilità sostenibile**
- ✓ **Inserimento di un Piano per l’attivazione di un mercato di avviamento dei veicoli elettrici**