

## Trasporti- Esempi di strumenti di incentivazione economica

Si rileva una notevole varietà degli approcci seguiti in Europa, relativamente agli strumenti di incentivazione di tipo economico. Volendo sintetizzare all'estremo, essi si basano prevalentemente su:

- incentivi erogati ai veicoli a basse emissioni (Regno Unito, Germania e Spagna);
- incentivi erogati ai veicoli a basse emissioni, accoppiati a disincentivi per i veicoli ad emissioni più elevate (Francia);
- disincentivi per i veicoli ad emissioni più elevate (Norvegia, Olanda).

### Francia

1. **In Francia dal 2009 è in vigore un meccanismo di tipo “bonus/malus” sul costo di acquisto** che, nel 2015, penalizzava autovetture con emissioni specifiche superiori a 130 gCO<sub>2</sub>/km e premiava quelle con emissioni inferiori a 110 gCO<sub>2</sub>/km
  - a. Nel 2016 il “bonus” per le autovetture con emissioni specifiche **da 21 a 60 gCO<sub>2</sub>/km** è di 1.000 €, mentre quello per le autovetture con emissioni specifiche **da 61 a 110 gCO<sub>2</sub>/km** è stato ridotto a **750 €**. Gli ibridi diesel non sono comunque più eligibili per tale “bonus”. Il “malus” poteva raggiungere livelli molto elevati, fino a 8.000 € per autovetture con emissioni specifiche superiori a 200 gCO<sub>2</sub>/km. L'incasso derivante dai malus è utilizzato per compensare gli esborsi relativi ai bonus.
2. **È possibile usufruire anche di un “super-bonus” per la rottamazione e di una tassazione ridotta.** In aggiunta ai “bonus” di cui sopra, nel 2015 veniva erogato un “super-bonus” a coloro che, contestualmente all'acquisto di una nuova autovettura, rottamavano un'auto diesel immatricolata prima del 2001. In particolare, il “super-bonus” era pari a:
  - a. **3.700 €**, se l'auto nuova acquistata ha emissioni specifiche **fino a 20 gCO<sub>2</sub>/km**
  - b. **2.500 €**, se l'auto nuova acquistata ha emissioni specifiche **da 21 a 60 gCO<sub>2</sub>/km**
  - c. Tali “super-bonus” sono stati mantenuti anche nel 2016, consentendo però di ottenerli rottamando un'auto diesel immatricolata prima del 2006. Tra “bonus” e “super-bonus” l'incentivo massimo erogabile ad autovetture con emissioni specifiche **fino a 20 gCO<sub>2</sub>/km** è quindi pari a **10.000 €**.
  - d. Inoltre, sia la tassa di registrazione che quella di possesso sono modulate in funzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>

### Regno Unito

1. **Dal 2011 il “Plug-in Car Grant” incentiva veicoli elettrici puri, ibridi plug-in e a fuel cell**, classificati nelle seguenti tre categorie:
  - Categoria 1: emissioni specifiche < 50 gCO<sub>2</sub>/km e autonomia a zero emissioni di almeno 70 miglia
  - Categoria 2: emissioni specifiche < 50 gCO<sub>2</sub>/km e autonomia a zero emissioni compresa tra 10 e 69 miglia

- Categoria 3: emissioni specifiche comprese tra 50 e 75 gCO<sub>2</sub>/km e autonomia a zero emissioni di almeno 20 miglia

Il meccanismo è stato esteso fino Marzo 2018, ma con una riduzione degli incentivi a **4.500 £** per i veicoli di Categoria 1 ed a **2.500 £** per quelli di Categoria 2 e 3, con uno stanziamento totale di 400 milioni di sterline.

2. **L'incentivo è stato assegnato anche ai veicoli commerciali leggeri** ed è stato posto pari al 20% del prezzo di listino con un massimo di 8.000 £. Sono ammessi all'incentivazione i veicoli con emissioni specifiche inferiori a 75 gCO<sub>2</sub>/km e, se elettrici puri, con un'autonomia di almeno 60 miglia, mentre, se ibridi plug-in, con un'autonomia in elettrico di almeno 10 miglia.
3. **Sono presenti incentivi diretti anche sulla tassa di possesso e sulla fiscalità dei veicoli aziendali**, calcolate in funzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli. In particolare, la tassa di possesso, che dal secondo anno in poi può raggiungere valori annui di 600 €, vede esenti le autovetture con emissioni specifiche inferiori a 100 gCO<sub>2</sub>/km. Per le imposte sull'uso privato delle auto aziendali, invece, nel 2015 il reddito tassabile variava dal 5% del prezzo di listino per le auto sotto i 50 gCO<sub>2</sub>/km fino al 37% per le auto sopra i 200 gCO<sub>2</sub>/km. Una sovrattassa del 3% è posta sulle auto diesel. Le aziende possono infine beneficiare di un ammortamento accelerato per le auto aziendali a basse emissioni di CO<sub>2</sub>: rispetto ad un tasso annuale standard dell'8%, le auto con emissioni specifiche tra 95 e 130 gCO<sub>2</sub>/km beneficiano di un tasso del 18%, mentre quelle sotto i 75 gCO<sub>2</sub>/km beneficiano di un tasso del 100%.

## Germania

1. **Nel maggio 2016 il governo tedesco ha approvato un piano da circa 1 miliardo di euro per l'incentivazione della mobilità elettrica.** Il piano prevede circa 600 milioni di euro per l'incentivo all'acquisto dei veicoli, in misura pari a:
  - a. 4.000 € per chi acquista un veicolo elettrico puro;
  - b. 3.000 € per chi acquista un veicolo ibrido plug-in.
  - c. Il contributo è a carico per il 50% delle case costruttrici e sarà rivisto nel 2018. Inoltre, non saranno incentivate auto con un prezzo di acquisto superiore a 60.000 €. Inoltre, i veicoli elettrici puri immatricolati prima del 2016 sono esentati dal pagamento del bollo auto per 10 anni, mentre quelli immatricolati dal 2016 al 2020 saranno esentati per 5 anni. Gli ibridi plug-in non sono esenti dal bollo, ma poiché quest'ultimo ha una componente proporzionale alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, pagheranno un bollo ridotto.
2. **Il piano stanziava anche 300 M€ per l'infrastruttura e 100 M€ per l'ammodernamento delle flotte pubbliche.** Il Governo tedesco ha infatti previsto che il 10% delle vetture acquistate dalle proprie amministrazioni abbia emissioni specifiche inferiori a 50 gCO<sub>2</sub>/km. A tale scopo, ha innalzato i limiti massimi di spesa da 15.500 € a 23.500 € per le auto di potenza fino a 70 kW e da 28.900 € a 33.500 € per le auto di potenza da 70 a 150 kW.

**3. Vengono incentivate le auto elettriche aziendali utilizzate dai dipendenti per uso privato.** Questo tipo di uso viene normalmente tassato dallo Stato tedesco aggiungendo al reddito mensile del dipendente l'1% del prezzo di listino dell'auto aziendale. Nel caso delle auto elettriche, a partire dal 2013:

- il prezzo di listino viene ridotto di 500 € per ogni kWh di capacità della batteria fino ad un massimo di 10.000 €; i 500 € vengono ridotti di 50 € per ogni anno successivo al 2013;
- la riduzione massima è pari a 10.000 € e viene ridotta di 500 € per ogni anno successivo al 2013.

Sempre riguardo alle auto aziendali, tramite la banca KfW il Governo tedesco offre prestiti a basso tasso di interesse alle aziende intenzionate a comprare auto con emissioni specifiche inferiori a 50 gCO<sub>2</sub>/km o con più di 40 km di autonomia in elettrico. Il prestito può ammontare all'intero prezzo di listino dell'auto, a tassi pari anche all'1%.

## Spagna

**1. Nel novembre 2015 la Spagna ha approvato uno schema d'incentivazione per veicoli alimentati a "energia alternativa"** nell'ambito del cosiddetto Piano MOVEA (*Movilidad con Vehículos de Energías Alternativas*), istituito con il Real Decreto 1078/2015. Lo schema prevede diversi livelli d'incentivazione all'acquisto, basati sulla categoria del veicolo, sulla sua alimentazione, sul prezzo e sull'autonomia prevista in puro elettrico. In particolare:

- **Categoria M1** (veicoli per trasporto persone con massimo 9 posti)
  - Veicoli a **GPL/bifuel**
    - 1.100 € se il veicolo ha un prezzo inferiore a 10.000 €
    - 2.500 € se il veicolo ha un prezzo inferiore a 25.000 €
  - Veicoli a **GNC, GNL o bifuel**:
    - 3.000 € se il veicolo ha un prezzo inferiore a 25.000 €
  - Veicoli **elettrici** (puri elettrici, ibridi plug-in ed elettrici con range extender), comunque con prezzo inferiore a 32.000 €:
    - 2.700 € per veicoli con autonomia elettrica di 15 - 40 km
    - 3.700 € per veicoli con autonomia elettrica di 40 -90 km
    - 5.500 € per veicoli con autonomia elettrica superiore a 90 km
- **Categoria N1** (veicoli per trasporto merci con massa massima non superiore a 3.500 kg)
  - Veicoli a **GPL/bifuel**
    - 2.000 € per veicoli con massa massima inferiore a 2.500 kg
    - 3.000 € per veicoli con massa massima uguale o superiore a 2.500 kg
  - Veicoli a **GNC, GNL o bifuel**:
    - 2.500 € per veicoli con massa massima inferiore a 2.500 kg

- 5.500 € per veicoli con massa massima uguale o superiore a 2.500 kg
- Veicoli **elettrici** (puri elettrici, ibridi plug-in ed elettrici con range extender), con autonomia elettrica superiore a 60 km:
  - 8.000 €.

2. È possibile ottenere un ulteriore incentivo pari a 750 € in caso di rottamazione di un veicolo immatricolato prima del 1 gennaio 2006 per la categoria M1 e del 1 gennaio 2009 per la categoria N1

## Olanda

1. **In Olanda i veicoli a zero emissioni sono esenti dalla tassa di immatricolazione**, che è comunque sempre calcolata in funzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e può raggiungere cifre molto elevate. A causa della progressività dell'imposizione, le auto a benzina con emissioni inferiori a 83 gCO<sub>2</sub>/km pagano tasse molto basse, mentre le auto con emissioni molto elevate pagano anche decine di migliaia di euro.
2. **Le auto a emissioni zero sono esenti dalla tassa di possesso**, mentre le auto con emissioni specifiche tra 1 e 50 gCO<sub>2</sub>/km ne pagano la metà. La tassa di possesso è normalmente determinata dalla massa del veicolo e dal tipo di powertrain e varia da una provincia all'altra. Per un veicolo medio di massa pari a 1.246 kg la tassa varia tra 552 e 624 € se alimentato a benzina e tra 1.172 e 1.244 € se diesel. Nel caso delle auto ibride, ai fini del calcolo della tassa di possesso, dalla massa vengono detratti 125 kg.
3. **Sono previsti vantaggi sull'imposizione fiscale sull'uso privato delle auto aziendali.** In Olanda, se l'uso privato eccede i 500 km/anno, una quota del prezzo di listino dell'auto viene aggiunta al reddito annuale dell'utilizzatore durante i primi 5 anni dall'immatricolazione dell'auto. La quota imponibile è calcolata in funzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dell'auto e può raggiungere un quarto del prezzo di listino. Esiste anche, per le aziende, la possibilità di dedurre fiscalmente il 36% (con un limite di 50.000 €) degli investimenti in veicoli elettrici o con emissioni specifiche inferiori a 50 gCO<sub>2</sub>/km, ai quali vengono anche applicati tassi di ammortamento favorevoli.

## ITALIA

4. **Nel corso del triennio 2013-2015, in Italia è stato proposto uno schema per l'incentivazione dei veicoli a basse emissioni complessive (BEC).** Gli incentivi, previsti dalla Legge 134 del 7 agosto 2012, erano strutturati secondo tre scaglioni di emissioni di CO<sub>2</sub>, a ognuno dei quali corrispondeva un diverso livello di incentivazione, come riportato in Tabella 1. Gli incentivi, fino a un massimo di 5.000 €, erano ripartiti in parti uguali tra il contributo statale e uno sconto praticato dal venditore. In tabella sono riportati anche i fondi totali stanziati per ognuno dei 3 anni.

Tabella 1 – Incentivazione ai veicoli a basse emissioni in Italia

	2013	2014	2015
<b>Veicoli ≤50 gCO<sub>2</sub>/km</b>	<b>20% prezzo d'acquisto (max 5.000 €)</b>	<b>20% prezzo d'acquisto (max 5.000 €)</b>	<b>15% prezzo d'acquisto (max 3.500 €)</b>
<b>Veicoli 51-95 gCO<sub>2</sub>/km</b>	<b>20% prezzo d'acquisto (max 4.000 €)</b>	<b>20% prezzo d'acquisto (max 4.000 €)</b>	<b>15% prezzo d'acquisto (max 3.500 €)</b>
<b>Veicoli 96-120 gCO<sub>2</sub>/km</b>	<b>20% prezzo d'acquisto (max 2.000 €)</b>	<b>20% prezzo d'acquisto (max 2.000 €)</b>	<b>15% prezzo d'acquisto (max 1.800 €)</b>
<b>Fondi stanziati</b>	40 M€	35 M€ (poi divenuti 63,4 M€ grazie alla riassegnazione delle risorse non utilizzate nel 2013)	45 M€ (azzerati dalla Legge di Stabilità 2015)

5. **La misura nasceva con finalità ambientale per la sperimentazione, dimostrazione e diffusione di veicoli a minimo impatto ambientale,** seguendo le raccomandazioni della Commissione Europea e dell'OCSE in tema di neutralità tecnologica e tetti di incentivo differenziati per livello di emissione (non nasceva dunque come misura di sostegno al mercato).
6. **Gli incentivi erano rivolti all'acquisto di tutte le tipologie di veicoli aziendali (autovetture, veicoli commerciali, ciclomotori, motocicli, quadricicli) con emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori ai 120 g/km e a basse emissioni complessive** (non solo di CO<sub>2</sub>, ma anche di inquinanti) e, cioè alimentati a gpl, metano e biometano, biocombustibili, oltre che ad energia elettrica, purché adibiti ad esclusivo uso strumentale o per uso di terzi. Per l'acquisto di veicoli aziendali, era previsto il vincolo di rottamazione di

un veicolo di pari categoria di quello incentivato, con più di 10 anni di anzianità e in possesso dell'impresa da più di 12 mesi.

7. **Una parte di risorse era destinata all'acquisto di veicoli a basse emissioni complessive e con emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori ai 95 g/km, da parte di tutte le categorie di acquirenti, compresi i privati.** Per la quota di risorse destinate all'acquisto di veicoli di questo tipo, non sussisteva il vincolo della rottamazione.

8. **È interessante analizzare la disponibilità e la fruizione degli incentivi nel corso del triennio**, che può essere così sintetizzata:

- 14 Marzo 2013: prende il via il regime di incentivazione. I veicoli acquistati e immatricolati a partire da questa data possono godere degli incentivi previsti.
- 15 Marzo 2013: l'altissimo numero di prenotazioni da parte dei rivenditori fa sì che si esauriscano, dopo un solo giorno, le prenotazioni degli incentivi (circa 3 M€) destinati a tutte le categorie di acquirenti (inclusi privati) per veicoli con emissioni comprese tra 50 e 95 gCO<sub>2</sub>/km, senza vincolo di rottamazione. Si parla, di fatto, di veicoli bi-fuel a GPL e metano e di veicoli ibridi. Rimangono circa 600.000 € per i veicoli privati sotto i 50 gCO<sub>2</sub>/km, mentre sono quasi intoccati i fondi per le imprese, con vincolo di rottamazione.
- Maggio 2014: Sono stanziati 63,4 M€ per gli incentivi del 2014, che includono anche le risorse non utilizzate nel 2013.
- 19 Maggio 2014: come nel 2013, l'alto numero di prenotazioni provoca l'esaurimento in pochi giorni degli incentivi destinati a tutte le categorie di acquirenti, senza obbligo di rottamazione, sia nella fascia inferiore a 50 gCO<sub>2</sub>/km, sia in quella compresa tra 50 e 95 gCO<sub>2</sub>/km. Rimane bassa, invece, la richiesta da parte di imprese e liberi professionisti, con obbligo di rottamazione.
- 1 Ottobre 2014: il decreto Sblocca Italia elimina il vincolo dei 10 anni (e possesso per 12 mesi) per la rottamazione dei veicoli, consente l'ammissibilità agli incentivi per i veicoli destinati ad uso promiscuo (non solo aziendale) e la possibilità di modulare l'incentivo anche sotto la soglia del 20% del prezzo del veicolo.
- 23 Dicembre 2014: la Legge di Stabilità 2015 azzerava la dotazione finanziaria per gli incentivi BEC nell'anno 2015, di fatto smantellando con un anno di anticipo il sistema di incentivazione.

9. **I dati indicano un totale di veicoli incentivati pari a 2.653 nel 2013 e 13.102 nel 2014.** Di questi ultimi, 11.652 sono nella fascia di emissioni compresa tra 50 e 95 gCO<sub>2</sub>/km e 1.681 sono elettrici (autovetture e quadricicli). I risultati degli incentivi e la situazione della rispettiva dotazione finanziaria, sono ancora oggi disponibili sul sito dedicato (<http://www.bec.mise.gov.it>), che nel periodo di operatività della misura ha fornito l'andamento dei contributi in tempo reale. Inoltre, allo scopo di monitorare l'andamento della misura e valutarne gli effetti, era stato istituito presso il Ministero dello sviluppo economico un tavolo di monitoraggio composto da tutti gli stakeholders, con cui sono state condivise anche le modifiche apportate alla norma nel corso del biennio di operatività.

10. **Alcune risorse sono rimaste inutilizzate**, come mostrato nella seguente tabella (fonte: <http://www.bec.mise.gov.it>).

Tabella 2 – Impiego delle risorse economiche per l'incentivazione della mobilità sostenibile in Italia

Tutte le categorie di acquirenti (senza rottamazione)		
	Quota massima del fondo per specifica categoria di veicoli	Residuo fondo per specifica categoria di veicolo
Emissioni <=95 g/Km e > 50g/Km	M€ 21,7	€ 4.079.063,56
Emissioni <= 50 g/Km	M€ 31,0	€ 10.677.470,30

Veicoli uso terzi e per esercizio di imprese (con rottamazione)		
	Quota massima del fondo per specifica categoria di veicolo	Residuo fondo per specifica categoria di veicolo
emissioni <= 120 g/Km e > 95 g/Km	M€ 31,0	€ 30.892.343,37
emissioni <=95 g/Km e > 50g/Km	M€ 52,7	€ 41.388.925,55
emissioni <= 50g/Km	M€ 61,9	€ 41.388.925,55

L'entità delle risorse rimaste inutilizzate, ha evidenziato una eccessiva rigidità nella struttura proposta e nella definizione delle modalità di accesso agli incentivi. Peraltro le modifiche intervenute al fine di agevolare l'incontro tra domanda e offerta non hanno avuto tempo sufficiente per mostrare la propria efficacia, considerato che il fondo è stato azzerato due mesi dopo l'approvazione del decreto Sbocca Italia.

11. **All'interno della Legge di Stabilità 2016 sono state approvate nuove misure incentivanti a favore di modalità alternative di trasporto.** Tra queste vi sono il cosiddetto Ferrobonus (contributi per il trasporto ferroviario intermodale, in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia), lo stanziamento per la progettazione e realizzazione di un sistema di ciclovie turistiche nazionali, di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina e, infine, il finanziamento del rinnovo parco mezzi del TPL.
12. **In molte Regioni sono stati emanati provvedimenti per sostenere la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa**, quali auto elettriche, ibride, GPL e a metano. Fra le misure da rimarcare vi è l'esenzione o la riduzione del pagamento del bollo auto: occorre segnalare che ogni Regione è disciplinata da propri regolamenti per quanto riguarda il pagamento del bollo auto. Nella maggior parte delle Regioni è prevista, per i possessori di auto elettriche, l'esenzione del bollo auto per i 5 anni successivi alla data d'immatricolazione del veicolo. Successivamente è previsto un pagamento agevolato dell'imposta, pari a un quarto dell'ammontare che viene richiesto per i veicoli tradizionali. In alcune regioni italiane, sono attivi inoltre contributi per l'acquisto di biciclette elettriche (è il caso di Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige o Veneto) e motocicli elettrici (Lombardia o Piemonte). In altri casi i contributi riguardano i bus elettrici o ibridi (Emilia Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, Provincia di Bolzano, Umbria o Veneto).