



**Audizione presso la VI Commissione Finanze della Camera dei Deputati**  
**“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”**

DOCUMENTO ANCI

**13 febbraio 2020**

## Considerato che

La presente proposta di legge (PDL) si inserisce nel più ampio contesto della disciplina “eco bonus e ristrutturazioni” (*decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90*), finalizzata ad incentivare acquisti ed interventi di sostenibilità energetica e ambientale attraverso l'utilizzo della leva fiscale.

L'articolato, estremamente snello, solo tre articoli, prevede l'introduzione di detrazioni fiscali per:

1. l'acquisto di veicoli alimentati ad energia elettrica:

le spese sostenute dal 1° gennaio 2020 per l'acquisto di veicoli alimentati ad energia elettrica, con un prezzo inferiore a 45.000 euro IVA compresa, saranno detraibili nella misura massima del 50% in cinque quote annuali di pari importo.

2. la realizzazione di reti infrastrutturali ad alta potenza nei parcheggi privati ad uso pubblico a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica:

le spese sostenute nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 relative all'acquisto e alla posa in opera nei luoghi privati aperti a terzi (in particolare i parcheggi dei centri commerciali aperti al pubblico) di infrastrutture di ricarica ad alta potenza dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con potenza non inferiore a 20 kW, conformi alla normativa internazionale con elevati standard di sicurezza e che garantiscano la compatibilità e l'universalità della ricarica per ogni tipo di veicolo elettrico danno luogo ad una detrazione pari al 20 per cento delle spese sostenute, per un importo non superiore a 20.000 euro, ripartita tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo.

Più in dettaglio, l'articolo 1 prevede l'*introduzione dell'articolo 16quater* del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, in materia di detrazioni ecobonus e ristrutturazioni. L'articolo 16-quater riconosce al contribuente, ai sensi del comma 1, le detrazioni fiscali, fino a capienza dell'imposta, per le spese documentate sostenute a decorrere dal 1° gennaio 2020 relative all'acquisto in Italia, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli e motoveicoli nuovi di fabbrica alimentati esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, con un prezzo inferiore a 45.000 euro, IVA compresa.

Il comma 2 prevede che la detrazione, spettante nella misura del 50 per cento delle spese sostenute, sia ripartita in cinque quote annuali di pari importo e non sia cumulabile con altri benefici concessi a normativa vigente. Il comma 3 detta alcune condizioni per il riconoscimento dell'agevolazione, anche al fine di evitare possibili comportamenti opportunistici: a) che si consegni contestualmente per la rottamazione un veicolo della medesima categoria omologato rispettivamente nelle classi Euro 1, 2, 3 e 4 per gli autoveicoli ed Euro 1, 2 e 3 per i motoveicoli, di cui sia intestatario, da almeno dodici mesi, il proprietario o un familiare convivente, ovvero un veicolo che sia stato oggetto di ritargatura obbligatoria; b) che la detrazione si riferisca alle spese sostenute per l'acquisto e l'intestazione da parte del proprietario, nel limite massimo di un veicolo, per ciascuna categoria di cui al comma 1, ogni cinque anni; c) che alla durata della detrazione d'imposta corrisponda per lo

stesso periodo la proprietà dei beni, fatta salva la possibilità di ulteriore fruizione del beneficio, per la medesima categoria di veicolo, anche nel caso di furto o rottamazione in seguito a distruzione del bene.

Il comma 4 prevede i casi di decadenza del beneficio e una deroga nel caso di rottamazione per distruzione: qualora l'intestatario del veicolo, durante il periodo in cui usufruisce della detrazione, ne perda la proprietà per alienazione, ovvero ne perda il possesso in seguito a furto o rapina, decade dal beneficio, ferme restando le annualità già corrisposte. Qualora l'intestatario del veicolo, durante il periodo in cui usufruisce della detrazione, ne perda la proprietà in seguito alla rottamazione dovuta alla distruzione del bene, mantiene il beneficio fino all'ordinaria scadenza, fatto salvo il caso di acquisto di un nuovo veicolo, della medesima categoria, per il quale è riconosciuta la detrazione e conseguentemente la decadenza dal beneficio relativo al bene rottamato, ferme restando le annualità già corrisposte. Il comma 5 prevede l'emanazione di un decreto attuativo da parte del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione.

L'articolo 2 è volto a incentivare l'infrastrutturazione della rete di ricarica con colonnine ad alta potenza che offrono un servizio di ricarica più veloce, in particolare destinato alle grandi aree commerciali dove gli utenti stazionano per poche ore. In particolare, con una modifica all'articolo 16-ter del medesimo decreto-legge n. 63 del 2013, è introdotto il comma 3-bisil quale, insieme alle detrazioni già previste per agevolare l'infrastrutturazione delle colonnine di ricarica fino a 7kW destinate a luoghi non accessibili al pubblico e ai condomini, introduce anche la detrazione per le spese sostenute nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 relative all'acquisto e alla posa in opera nei luoghi privati aperti a terzi (in particolare i parcheggi dei centri commerciali aperti al pubblico) di infrastrutture di ricarica ad alta potenza dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con potenza non inferiore a 20 kW, conformi alla normativa internazionale con elevati standard di sicurezza e che garantiscano la compatibilità e l'universalità della ricarica per ogni tipo di veicolo elettrico. La detrazione va ripartita tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo e spetta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 20.000 euro.

Infine l'articolo 3, comma 1, quantifica gli oneri derivanti dall'attuazione delle nuove disposizioni<sup>1</sup> e garantisce la loro copertura finanziaria mediante l'utilizzo del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

### **Si osserva quanto segue**

La proposta di legge intende accelerare il percorso di decarbonizzazione e la transizione verso un modello di mobilità sostenibile inserendosi nel solco della Strategia energetica nazionale (SEN) che

---

<sup>1</sup>Gli oneri derivanti dalle norme in esame sono quantificati in 15,1 milioni di euro per l'anno 2021, a 31,7 milioni di euro per l'anno 2022, a 49,9 milioni di euro per l'anno 2023, a 70 milioni di euro per l'anno 2024, a 90 milioni di euro per l'anno 2025, a 95 milioni di euro per l'anno 2026, a 98,5 milioni di euro per l'anno 2027 e a 100,3 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2028.

detta obiettivi ambiziosi per la politica energetica italiana dei prossimi anni, ossia un sistema energetico indipendente dai combustibili fossili, sostenibile per l'ambiente, competitivo dal punto di vista economico e più sicuro. Ma, evidentemente, pensare a una transizione più o meno ampia verso una "mobilità elettrica" non implica solo un cambio di tecnologia ed interventi organici in un intero settore e il suo indotto (ricarica, manutenzione, ecc.).

I Comuni italiani sono da anni impegnati nel promuovere una mobilità privata e collettiva sempre più sostenibile e naturalmente accolgono favorevolmente l'adozione di provvedimenti come quello all'oggetto, atti a rimuovere i principali ostacoli in un mercato potenzialmente in crescita, legati a barriere economiche e infrastrutturali.

Gli ultimi anni hanno visto crescere l'impegno delle amministrazioni locali, con eccellenze in molti territori, sui temi della mobilità e dei trasporti. Si è andata consolidando, infatti, un patrimonio di esperienze locali che, partendo dalle risposte di emergenza ai temi dell'inquinamento, ha intrapreso un percorso verso una seria diagnosi dei fenomeni della mobilità e una pianificazione sostenibile degli spostamenti nel territorio.

Si tratta di un passaggio dalla reazione obbligata all'azione pianificata cui corrisponde una diversa visione della città.

Salvo sporadiche eccezioni, l'approdo alla mobilità sostenibile è stato fin qui guidato da necessità originarie legate ad emergenze di carattere ambientale. Le politiche europee hanno fissato ambiziosi obiettivi di sostenibilità in tutti i settori e a tutti i livelli di governance per i prossimi decenni, prevedendo importanti riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra, un significativo aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili e al tempo stesso, una riduzione rilevante della dipendenza dell'Europa dalle fonti fossili importate.

Lo sviluppo di un piano nazionale, come il Piano integrato nazionale clima energia oggi in fase di concertazione, e di piani strategici locali in materia di energia, trasporti e mobilità è fondamentale per raggiungere questi obiettivi. Tuttavia, i singoli piani settoriali che si occupano di energia, trasporti e mobilità separatamente si sono dimostrati spesso inefficienti per fornire soluzioni efficaci a lungo termine. È necessario un approccio integrato, innovativo e sinergico per armonizzare la pianificazione di energia, trasporti e mobilità nel quadro di un più ampio sviluppo urbano e pianificazione territoriale. La chiave di lettura centrale è quella della transizione energetica. Ciò riguarda tutta la filiera, dall'alimentazione all'utilizzo.

La decarbonizzazione del settore trasporti non è oramai rinviabile. I trasporti rappresentano circa un quarto delle emissioni di gas serra in Europa, con i veicoli stradali che rappresentano oltre il 70% della quota.

Le emissioni dei trasporti sono anche la causa principale dell'inquinamento atmosferico, una crescente preoccupazione per la società e la salute pubblica, soprattutto nelle aree urbane. La gravità degli effetti sulla salute umana derivanti dall'inquinamento dovuto ai trasporti è ormai evidente. Oltre mezzo milione di morti ogni anno nell'UE sono legati all'inquinamento atmosferico e l'impatto sulla salute dei fumi del traffico costa circa 67 miliardi di euro all'anno.

Le città europee, piccole e grandi, si trovano quindi di fronte ad un numero crescente di sfide nel loro cammino verso uno sviluppo più sostenibile: adeguamento e mitigazione degli effetti del cambiamento climatico, necessità di conseguire gli obiettivi di riduzione dell'impatto ambientale e necessità di garantire energia sostenibile, sicura e sostenibile.

Le autorità locali sono chiamate ad adottare visioni strategiche e offrire soluzioni convincenti ai bisogni dei cittadini nella pianificazione dello sviluppo urbano. Produzione e consumo di energia, mobilità e trasporti sono elementi cruciali e trasversali con ripercussioni molteplici sulla vita di qualsiasi cittadino europeo e sulla gestione complessiva delle città, da pensare e pianificare. Per far questo, le città europee sono invitate a fare la loro parte attraverso una pianificazione strategica integrata per i loro ambienti urbani per attuare le principali politiche dell'UE in materia di energia e mobilità.

Le azioni a livello locale sono fondamentali per raggiungere gli obiettivi previsti dalle politiche sopra citate, tra cui una drastica riduzione della dipendenza dell'Europa dal petrolio importato, una riduzione del 60% delle emissioni di carbonio nei trasporti e **abolizione delle auto alimentate a combustibili tradizionali nelle città entro il 2050.**

**L'UE infatti si è prefissata di raggiungere la neutralità carbonica (parità tra emissione e assorbimento) di CO2 entro il 2050, obiettivo fondamentale per contrastare i cambiamenti climatici e il surriscaldamento globale.**

Per raggiungere questo risultato, l'Unione ha intrapreso un cammino di sostenibilità ed efficienza energetica, come annunciato dalla Presidente CE Ursula Von Der Leyen, che avrà notevoli ricadute sull'economia europea, andando a modificarla radicalmente: una transizione energetica vera e propria, che cambierà radicalmente il modo di concepire industria, energia e trasporti, soprattutto nelle zone ancora molto vincolate ai combustibili fossili. Prima tappa del percorso sarà il 2030, entro il quale occorrerà ridurre le emissioni dei gas serra del 40%, promuovendo fonti rinnovabili e sviluppo di economia circolare.

Per questo è stato lanciato il **Green Deal**, per avviare il processo di transizione.

Strumento economico sarà il Fondo per la transizione equa (just Transition Fund), che abbinato al Piano di Investimenti punta a impegnare 100 miliardi di euro all'anno nella prossima decade.

Il processo sarà facilitato da un piano di investimenti, che prevede di aumentare i fondi privati, di creare un quadro normativo adeguato e di fornire supporti ad hoc a chi promuoverà i progetti. Proprio per questo, è stato previsto il Meccanismo di Giusta Transizione, per aiutare anche i paesi che avranno maggiori difficoltà ad abbandonare i vecchi sistemi verso quelli verdi, senza rischiare di andare a intaccare economie fortemente legate, anche a livello industriale, ai carburanti fossili.

Nel corso della recente **Conferenza Nazionale sulla Mobilità sostenibile svoltasi a Catania il 27 gennaio** scorso, sono stati forniti contributi importanti in tal senso. A partire da alcuni dati imprescindibili.

A livello europeo l'Italia rappresenta il quarto mercato dell'auto dopo Germania, Regno Unito e Francia: le autovetture circolanti in Italia hanno superato nel 2018 la soglia dei 39 milioni, con una crescita del +1,3% nell'ultimo anno e del +8,1% negli ultimi 10 anni, nonostante il calo delle immatricolazioni (-2,5%) tra il 2017 e il 2018.

Il ritmo delle rottamazioni è quindi inferiore a quello delle nuove vetture immesse nel mercato; ne è una conferma il tasso di motorizzazione che è stato pari nel 2018 a 64,4 autovetture ogni 100 abitanti, nuovo massimo storico (63,7 nel 2017). Nel 2019 le immatricolazioni di auto sono state quasi 2 milioni con un lievissimo incremento (+0,2%) rispetto al 2018 (invertendo così la modesta riduzione del mercato registrata nel 2018). Le caratteristiche del parco auto circolante in Italia inviano segnali contrastanti in termini di inquinamento e sicurezza.

Da un lato, infatti, il profilo "ecologico" del parco autovetture è indubbiamente in fase di netto miglioramento: i veicoli più inquinanti (fino ad Euro 3) rappresentavano nel 2010 il 60,9% dell'intero parco circolante, mentre nel 2018 il loro peso è sceso al 38,3%, una percentuale tuttavia ancora alta.

Attualmente sono italiane il 14,1% delle autovetture registrate nei 15 Paesi occidentali UE con un evidente recupero di vendite: tale quota era scesa al 11,3% nel 2014. Lo scenario post crisi si conferma anche limitatamente al contesto delle città, sulle cui strade si stanno velocemente riversando i nuovi modelli. Il parco autovetture intestato a privati nelle aree urbane italiane ha raggiunto a inizio 2018 gli 11,3 milioni unità<sup>2</sup>. Nel confronto con l'anno 2000 si rileva una crescita del parco auto circolante in quasi tutti i grandi centri (ad eccezione di Bari, Milano e Genova) con un incremento medio del +3,3%.

**Dopo auto e moto, la componente legata alla logistica urbana è quella più rilevante da considerare in un'analisi preliminare sulle presenze di veicoli stradali non solo per numero ma anche per intensità d'uso (km percorsi).** A fine 2017 l'ACI rileva complessivamente 1,1 furgoni e motocarri in transito nei comuni capoluogo di provincia italiani, a cui si sommano oltre 200mila autoveicoli speciali e quasi 50mila autobus. Questa elevata presenza nei centri abitati di mezzi a motore di grandi dimensioni (bus, autocarri, veicoli di emergenza, rimorchi) senza dubbio enfatizza ulteriormente le problematiche di sostenibilità dei trasporti, vista anche la generale vetustà che contraddistingue tale flotta: 1/3 dei mezzi commerciali e di servizio ha più di 15 anni e sono 6,5milioni i veicoli con più di 20 anni in transito sulle strade italiane.

Al riguardo il consistente e pressoché generalizzato aumento (2000-2018) dell'indicatore di dotazione veicolare nelle grandi città italiane (insieme dei motori a due e quattro ruote) offre un'ulteriore idea del livello complessivo di congestione che può essere attribuito al sistema dei trasporti stradali, a cui si deve peraltro l'incessante domanda di interventi in nuove infrastrutture viarie, aree di sosta e di manovra, spese in cura e manutenzione delle strade urbane.

---

<sup>2</sup>fonte: Istat, *Indagine ambientale delle città*

Oltre a un problema di numero si pone una questione “qualitativa” con la tendenza del mercato verso auto sempre più pesanti e potenti (il 36% di vendite in UE sono SUV) con maggiori emissioni medie di CO<sub>2</sub>.

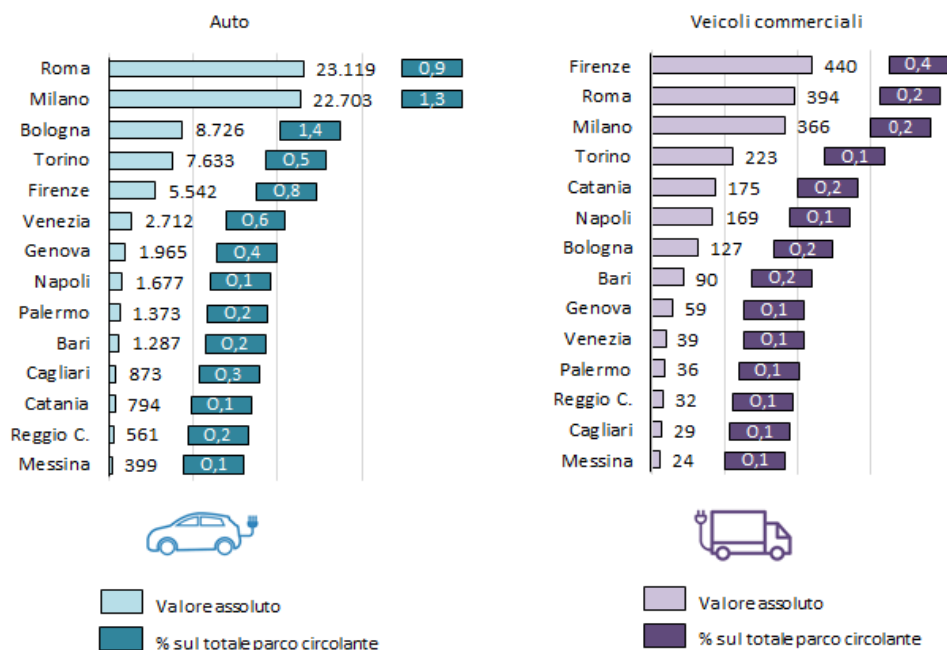
C’è come è noto una differente predisposizione alla “sostenibilità” a livello europeo.

Analizzando il riparto modale degli spostamenti nel complesso delle aree urbane sopra 100mila abitanti emerge uno scenario diffuso di differenze tra i valori medi europei e quelli dei centri nazionali con dati disponibili. In molte città europee, per ragioni diverse, organizzative o connesse alla struttura dei comportamenti sedimentata nelle persone, oltre il 50% di spostamenti avviene a piedi, con il trasporto pubblico e in bicicletta. Nel nostro Paese è raro invece trovare realtà in cui l’auto non sia in testa alle scelte di viaggio dei cittadini. Solo Bolzano e Ferrara, tra i centri con indagini aggiornate, rientrano in questo gruppo. Più di un viaggio su 2 in città avviene con mezzi non sostenibili.

L’elettrificazione dei veicoli procede inoltre a ritmi lenti.

La transizione verso la modalità elettrica è ben lontana dal compiersi e il numero di veicoli interamente alimentati a corrente o ibridi resta esiguo un po’ in tutti i contesti metropolitani italiani, nonostante i ripetuti accordi delle città con gli operatori per l’installazione delle colonnine di ricarica.

### **Diffusione di autoveicoli elettrici e ibridi nelle Città metropolitane. Anno 2017**(fonte Isfort)



La quota di auto elettriche ed ibride sul complesso del parco circolante è tuttavia moderatamente maggiore al Centro-Nord (1,4% a Bologna; 1,3% a Milano; 0,9% a Roma e 0,8% a Firenze), mentre le città del Mezzogiorno al 2017 presentano tassi di diffusione delle «quattro ruote» elettriche significativamente più contenuti (dello 0,1% a Catania, Napoli e Messina; dello 0,2% a Palermo, Bari, Reggio Calabria).

In valore assoluto è Roma la città con il numero più alto di autovetture elettriche e ibride circolanti su strada (23.119), seguita da Milano (22.703) e a maggiore distanza da Bologna (8.726) e Torino (7.633 autovetture). Firenze è invece la realtà con il maggior numero di veicoli commerciali a trazione elettrica (440) davanti a Roma (394) e Milano (394). Solo Firenze supera in ogni caso lo 0,2% dei veicoli commerciali complessivamente immatricolati, a testimoniare tuttora la scarsa penetrazione dei motori elettrici in questo segmento di mercato.

La mobilità a zero emissioni rappresenta una sfida dell'ultimo decennio a livello globale, l'attenzione di governi, operatori e solo in parte dei consumatori si è concentrata a favore della mobilità elettrica, con una diversa intensità tra i vari Paesi, anche in ragione di assetti energetici molto differenti, si pensi ad esempio ai Paesi del nord Europa. In Italia l'elettrificazione della mobilità è ancora ad uno stadio per così dire iniziale, nel settore privato a causa del costo ancora alto dei veicoli. Vi è un problema di infrastrutturazione oltre che di politica integrata. In altri Paesi, il sostegno governativo iniziale per i veicoli elettrici (EV), gli investimenti in infrastrutture di ricarica elettrica, i sussidi all'acquisto, le esenzioni fiscali hanno portato ad una più rapida diffusione e ad una conseguente diminuzione del costo dei veicoli elettrici.

Da un punto di vista degli utilizzi, mobilità elettrica non significa soltanto automobili, ma bici elettriche, scooter elettrici, dispositivi di micro mobilità, sempre più popolari per gli spostamenti personali. L'80% dei treni europei è già elettrificato e l'elettrificazione di altre modalità di trasporto pubblico come autobus e traghetti è sempre più comune. Viaggi a lungo raggio e mobilità "pesante" sono meno adatti alla mobilità elettrica, tuttavia i sistemi stradali elettrici per camion sono già in corso di attuazione in diversi Stati membri dell'UE. Per ora sembra che solo i viaggi aerei rimarranno dipendenti dai combustibili liquidi tradizionali, anche se sperimentazioni con biodiesel in combinazione con il tradizionale, sono già in corso.

I motori elettrici hanno diversi vantaggi rispetto ai motori a combustione convenzionali; maggiore efficienza (la conversione di circa l'80% dell'energia in energia utilizzabile, rispetto al 20% di un veicolo convenzionale), l'elevata durabilità e i minori costi di manutenzione. A differenza di altri combustibili alternativi, come i biocarburanti, i veicoli elettrici hanno zero emissioni dallo scarico e quindi non contribuiscono – direttamente - all'inquinamento atmosferico. Grazie al loro funzionamento silenzioso creano anche meno rumore e vibrazioni, aumentando così il comfort nelle aree urbane. Un'auto elettrica alimentata dall'attuale mix energetico europeo genera il 20-30% in meno di emissioni di carbonio per tutta la sua durata (life cycle) rispetto a quella del veicolo a combustione interna più efficiente sul mercato.

**Nonostante il suo grande potenziale, il dispiegamento effettivo della mobilità elettrica è ancora piuttosto limitato: i veicoli elettrici (plug-in e batteria elettrica) rappresentano solo l'1,5% di tutte le nuove immatricolazioni nell'UE28 nel 2017, mentre gli autobus completamente elettrici rappresentano solo il 9% delle vendite di autobus urbani in Europa.**



In sintesi:

**Infrastruttura di ricarica:** l'utilizzo su larga scala dei veicoli elettrici e a idrogeno dipende dalla creazione di un'infrastruttura di ricarica adeguata. Per quanto riguarda l'elettrico, l'attuale rete è un miscuglio disomogeneo di stazioni di ricarica pubbliche e private, con grandi discrepanze in tutta Europa in termini di densità e disponibilità.

**Batterie:** ulteriore ostacolo da superare sono i limiti tecnici in termini di dimensioni e autonomia della batteria. Ciò ha finora impedito un'ulteriore espansione a lungo raggio ed ai trasporti pesanti. La tecnologia delle batterie sta migliorando rapidamente, grazie a una vasta ricerca e sviluppo, che renderà i veicoli elettrici più efficienti e user-friendly. Anche se le batterie stanno diventando più potenti ed efficienti in termini di costi, e quindi più rilevanti per immagazzinare energia e per aiutare a stabilizzare la rete elettrica, potrebbero non essere in grado di gestire il crescente numero di fonti di energia rinnovabile. Richieste di stoccaggio a lungo termine e su larga scala per una maggiore densità energetica, costi inferiori e minore auto scaricamento potrebbero essere risolte dal PtG Power to Gas. Le tecnologie PtG consentono di immagazzinare energia da fonti rinnovabili attraverso il vettore idrogeno, producendo gas naturale sintetico (SNG)

**Costo:** i veicoli elettrici sono ancora generalmente più costosi da acquistare rispetto ai veicoli convenzionali. Questo rappresenta un grande ostacolo alla loro diffusione, anche se i veicoli elettrici sono generalmente più economici nella gestione. I progressi tecnologici e una più ampia diffusione del mercato renderanno i veicoli elettrici sempre più competitivi nei prossimi anni. Politiche di agevolazione e sgravio possono costituire una leva parziale all'acquisto. Molti Paesi hanno utilizzato ad esempio sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici, insieme a esenzioni parziali o totali dalla tassa di immatricolazione, dalla tassa di circolazione e / o dalla tassa automobilistica aziendale.

**Percezione:** tutti i fattori illustrati contribuiscono a favorire una percezione pubblica diversificata sulla mobilità elettrica. Gli argomenti positivi relativi alla riduzione delle emissioni e agli impatti sulla salute sono stati spesso ostacolati dalle preoccupazioni relative al costo, alla gamma di batterie e allo scetticismo generale di una nuova tecnologia, almeno per il cittadino medio.

**Tariffe elevate:** i costi dell'energia in Italia sono molto elevati e ciò comporta un'insostenibilità dell'intera filiera.

## **Conclusioni**

Ferma restando la positività degli interventi proposti, ANCI intende sottolineare alcuni passaggi importanti e imprescindibili per la sostenibilità della mobilità nelle città e sul territorio:

- **l'obiettivo primario** delle politiche urbane di mobilità sostenibile **rimane l'abbassamento della percentuale di utilizzo del mezzo privato a favore del mezzo pubblico** (con conseguente sostegno al rinnovo parco mezzi) e al mezzo collettivo. Su questo punto, è fondamentale una campagna e azioni sistemiche nazionali di sensibilizzazione e di cambio culturale nell'intera cittadinanza, anche con incentivi alla domanda;

- occorre **incentivare contestualmente la sostituzione dei mezzi collettivi** (tra cui taxi/ncc, car pooling e sharing) dei mezzi pubblici e dei mezzi distribuzione merci / logistica medio e ultimo miglio altamente obsoleti e inquinanti, così come le classi di veicoli commerciali. In virtù di una forte contrazione di risorse del commercio, i proprietari di tali mezzi spesso non hanno la possibilità di sostituire furgoni e automezzi.

**Sostituire infatti un singolo autoveicolo ad alimentazione tradizionale con un veicolo elettrico, con un rapporto di 1 a 1 non risolve i problemi di congestione e impraticabilità dei nostri centri urbani, a scapito della qualità della vita dei cittadini.**

In tal senso, si suggerisce di utilizzare contestualmente allo sgravio una quota del Fondo Kyoto - limitatamente alle PMI e ditte individuali – per attivare una leva all’accesso con fondo rotativo e/o conto interessi. In questo caso, per la parte commerciale è importante inserire l’ibrido. Il solo elettrico non consente una reale fruizione – si pensi al centro sud - neanche nelle grandi città;

- rendere **l’offerta urbana di mobilità realmente integrata**, significa implementare il livello di intermodalità e integrazione tra le alternative oggi varie, in un mix equilibrato in grado di servire i diversi fabbisogni e i diversi territori (pubblico/TPL, collettivo/sharing-pooling, privato/ciclopedonalità). Per fare questo, **è necessario lavorare e rivedere sostanzialmente il Codice della Strada**, oramai non in grado di normare la realtà perché obsoleto, svuotandolo di tutto ciò che è normativa tecnica e trasformandolo in uno strumento normativo di livello alto e al passo coi tempi. Non tramite interventi di volta in volta spot e puntuali ma attraverso **una revisione organica e oggetto del confronto** con gli amministratori e il complesso degli utenti, sia livello di circolazione e di sicurezza stradale che di sosta data l’evoluzione rapida e i cambiamenti di tecnologie e stili di vita;
- come ANCI **non si condivide** – come già detto nei passaggi precedenti – **il principio della gratuità della cosa pubblica, dagli spazi agli accessi in centro, alla sosta**. Spetta ai singoli Comuni decidere in base alle proprie pianificazioni e alle proprie dotazioni infrastrutturali e di servizio se ridurre le tariffe, azzerarle o agevolare con altre leve finanziarie, ma non è possibile regolarlo su norme nazionali. I Comuni applicano misure differenti e di diversa rigidità a seconda del loro assetto e della loro offerta;
- rispetto al punto precedente, sono tanti i Comuni che scelgono **misure incentivanti** differenti su servizi di mobilità alla domanda, come agevolazioni di accesso in ztl, utilizzo stalli di sosta, ecc. e molto spesso dirette a premiare l’utilizzo di veicoli a basse/zero emissioni. Sono misure legate all’intera policy e all’offerta dell’amministrazione, per tale motivo non facilmente standardizzabili a livello nazionale;
- **buone politiche sulla mobilità non possono prescindere da una parallela politica sull’energia**, i due settori sono sempre più inscindibilmente connessi. Integriamo a livello nazionale e locale le scelte e le azioni sulla mobilità con quelle sul risparmio energetico e la produzione da fonte rinnovabile. È l’unica strada per incidere significativamente sulla qualità dell’aria e garantire una politica economica sostenibile.

Rimane sui privati a nostro avviso il rischio di distorsione di uno strumento come lo sgravio fiscale che inevitabilmente riguarderà (per le automobili) i redditi alti. Per tale ragione si chiede di valutare uno sgravio con percentuale scaglionata tra i mezzi, maggiore per bici, moto, auto.

Infine si rileva che ad oggi **non esiste la mappatura della nuova infrastrutturazione di ricarica collegata al rilascio di nuovi titoli edilizi e che occorre una Cabina di regia** - come evidenziato in occasione del confronto sul PNIEC – tra Anci, Regioni e Governo sul tema delle infrastrutture, che faccia sistema tra il PNIRE e gli interventi locali.