

Roma, 3 novembre 2020

Prot. n.: 75 | 2020

*Alla cortese attenzione
Dott. Daniele Morettini*

*Commissione Finanze – Camera
com_finanze@camera.it*

Oggetto: invio comunicazione per registrazione Associazione federMobilità –
Audizione Commissione Finanze Camera

La strategia energetica nazionale (SEN) pone obiettivi importanti e condivisibili in relazione al futuro.

federMobilità condivide questa visione ed auspica che le azioni che vengono messe in campo nei vari settori diano un contributo significativo in questa direzione.

Prima di entrare nello specifico merito del provvedimento ci si consentano alcune considerazioni.

Nell'arco dei prossimi 15 anni la proposta normativa in discussione impegna una somma di circa 1.250 ml di risorse pubbliche.

Ora è evidente che il mercato dei veicoli elettrici, sia per i limiti di uso intrinseci sia per gli elevati costi di acquisto non si sta sviluppando secondo le aspettative di una rapida transizione verso combustibili più sostenibili.

Quindi è comprensibile un aiuto pubblico per supportare lo sviluppo industriale e tecnologico del settore auspicabilmente anche sul territorio nazionale.

Riteniamo che tali contributi vadano visti in una visione più ampia che lega i condivisibili obiettivi di efficienza energetica ed emissiva al più generale tema della mobilità sostenibile, della quantità complessiva delle emissioni inquinanti e perché no della salute e della qualità della vita dei cittadini.

Pensiamo che i vari provvedimenti debbano essere coordinati al fine di moltiplicarne l'effetto.

Nel caso in specie concordiamo con l'idea di introdurre la concessione di detrazioni fiscali per sostituire veicoli obsoleti con veicoli elettrici e per la realizzazione di colonnine di ricarica.

Suggeriamo che il provvedimento cerchi di legare l'erogazione degli incentivi, nei Comuni di residenza dei beneficiari, alla esistenza di aggiornati Piani Urbani per la



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

Mobilità Sostenibile, PUMS (tale vincolo varrebbe per iComuni che ne hanno l'obbligo di Legge e cioè per la maggioranza della popolazione).

Se possibile la norma potrebbe prevedere che l'incentivo per acquisto automobili valga anche per i Taxi, questo sia per il ruolo di trasporto pubblico che svolgono sia per l'alta quantità delle percorrenze esercite in ambito urbano.

Il richiamo ai Pums non è per aggiungere burocrazia ma per far in modo che i Comuni siano responsabilizzati e definiscano con chiarezza in tali strumenti anche l'uso dei veicoli in oggetto e/o le aree dove è utile realizzare le colonnine di ricarica. L' Ente che non ha adottato i Pums chissà che non trovi una ulteriore ragione per realizzarli, anche su pressione dei propri amministrati. Una tale prescrizione, no agevolazioni a Soggetti operanti o residenti in aree dove non vi sono Pums approvati, potrebbe avere effetto ad Es dal 1/1/2022.

Ma non solo, non vorremmo, che questo condiviso provvedimento faccia passare, involontariamente, la logica che il veicolo elettrico è bello a prescindere.

Ora in termini di occupazione del suolo pubblico i veicoli elettrici occupano maggiori spazi se consideriamo oltre al veicolo lo spazio occupato dalle infrastrutture di ricarica. Il cambio uno a uno previsto infatti non crea grandi vantaggi alla tematica "Spazio ". Elemento critico nelle ns città.

Ulteriori concessioni estemporanee da parte degli EELL collegate all' uso dei veicoli elettrici, ecco perché insistiamo con uno stretto legame ai Pums, rischiano di far passare la logica che se hai il veicolo elettrico puoi entrare in ztl, usare le corsie preferenziali e sostare gratuitamente sugli spazi regolamentati.

Esattamente il contrario di quello che, in generale, federMobilità chiede agli EELL tutti!! Spazio e preferenza al TPL!!! Più velocità commerciale al Tpl!!!

Non condividiamo, in senso lato, ma all'interno di una strategia, Es per un breve periodo temporale, il singolo EL e/o la Regione possono concedere agevolazioni ulteriori ai possessori di veicoli ecologici.

Se l'obiettivo principale rimane quello di ridurre la mobilità privata rendendo competitivo il mezzo pubblico ecco che le brevi osservazioni avanzate auspichiamo contribuiscano ad una logica contestualizzazione del tema in oggetto del provvedimento in discussione.

Ovviamente auspichiamo che il legislatore nel produrre norme ed indirizzi, coordini le varie possibili scelte al fine di massimizzare l'interesse collettivo che come abbiamo cercato in breve di illustrare non è solo legato all'atto emissivo dei veicoli. Pur elemento molto importante.

Chiediamo, inoltre, coerenza e sinergia fra gli atti emanati dai soggetti nazionali, regionali e locali.

Il parziale insuccesso del trasporto pubblico in questa drammatica situazione che stiamo vivendo è frutto di carenze lontane, mancanza di investimenti, di una cultura



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

che vede l'uso del mezzo privato come "di moda", e soprattutto la capacità di organizzarsi di prendere decisioni semplici e complesse allo stesso tempo.

Per inciso, il Tpl è inadeguato oggi anche perché pochi hanno avuto ed hanno il coraggio e la capacità di intervenire ad ES sugli orari della città, sulla organizzazione e le strutture della Scuola ecc , oltre che, in molti casi, sulle scelte necessarie a rendere più efficiente ed efficace la gestione dello stesso Tpl.

Ecco perchè tale provvedimento non può e non deve contribuire anche involontariamente, a rappresentare una spinta al pensiero prevalente: veicoli privati IN e TPL (ferro e gomma) OUT.

Auspichiamo, crediamo che da questa situazione complessa si dovrà, infatti, uscire con più Tpl e più veicoli elettrici.

Nel merito:

- Relativamente all'Art 1 comma 1

Per i veicoli acquistabili vi sono, ai fini riconoscimento della detrazione d'imposta, limiti di potenza e di prezzo. Sugeriamo, di inserire anche uno o più indicatori che identifichino soglie minime in termini di qualità, durabilità, riciclabilità delle batterie inserite nel veicolo oggetto di agevolazione fiscale. Limiti da migliorare periodicamente per poter godere dei benefici.

- Relativamente ad Art 1 comma 4

In merito alla decadenza del beneficio non ci è così chiaro perché il beneficio della detrazione fiscale decada in caso di furto o rapina e permanga invece a seguito rottamazione dovuta alla distruzione del bene.

Furto o rapina che non avvengono, normalmente, per colpa dell'interessato (quindi incolpevole) mentre la distruzione del veicolo potrebbe essere causata da un sinistro avvenuto con colpa dell'interessato, Es per mancato rispetto delle norme del codice della strada,(quindi colpevole).


La Presidenza federMobilità
Via Dei Bresciani, 8 - 00186 ROMA,
C.F./P.IVA 07866471001


Roma - 3 novembre 2020