



ADICONSUM POSITION

*alla c.a. della Segreteria del Ministro
dello Sviluppo Economico e del Lavoro e delle Politiche Sociali
Via Veneto, 33
00187 ROMA*

Mobilità a zero emissioni: la strategia della Transizione

Proposte per la Legge di bilancio 2019

Incontro del 11 dicembre 2018, ore 17.00 presso la Sala Arazzi del MISE

+ BONUS + TPL + CONDIVISIONE - MALUS

I principi

- **ADICONSUM PROTEGGE IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ’;**
- **ADICONSUM È CONTRARIA A QUALSIASI FORMA DI AGGRAVIO DEI COSTI PER I CONSUMATORI che non tenga conto delle condizioni reddituali;**
- **ADICONSUM SOSTIENE L'INCREMENTO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CON MEZZI PUBBLICI, IN CONDIVISIONE O NOLEGGIO;**
- **ADICONSUM SOSTIENE LA TRANSIZIONE PROGRESSIVA ALLA MOBILITÀ A ZERO EMISSIONI;**

Il diritto alla libera scelta è intangibile, per questo non è negoziabile la sua penalizzazione economica, nemmeno parziale.

E’ compito dello Stato introdurre adeguate politiche che rendano sostenibile il diritto alla mobilità, la tutela ambientale e orientare l'economia verso la **piena circolarità**.

Per questo motivo, **ADICONSUM**, consapevole della gravità delle condizioni ambientali, dei cambiamenti climatici e della necessità di avere politiche strutturali in materia di mobilità collettiva ed individuale, propone **un approccio transitorio**, attraverso l'introduzione di misure di accompagnamento, supporto, stimolo e comportamentale dei consumatori e delle industrie di settore, verso la totale transizione alla **mobilità sostenibile a zero emissioni**.

Il diritto alla mobilità va inteso esplicitarsi sia attraverso la mobilità **privata** che con l'offerta **pubblica**.

Solo la **convergenza delle due modalità può generare dei risultati efficaci** in termini di transizione alla mobilità sostenibile.

L'impianto che emerge dall'emendamento alla legge di bilancio relativo alla realizzazione dal 2019 di incentivi all'acquisto di auto poco inquinanti e l'introduzione di un sovrapprezzo per l'immatricolazione delle auto più inquinanti, è basato unicamente sul metodo definito **bonus/malus**, che a livello globale è usato esclusivamente **in Francia, dove non ha determinato i risultati auspicati, col paradosso di incentivare ulteriormente la diffusione di vetture termiche a combustione**.

Le auto elettriche sono già meno costose da possedere e gestire rispetto alle auto a benzina o diesel nel **Regno Unito, Stati Uniti e Giappone**, come mostrano nuove ricerche **dell'Università di Leeds**.

Il costo più basso è un fattore chiave che spinge il rapido aumento delle attuali vendite di auto elettriche, dicono i ricercatori. Al momento il costo è in parte dovuto al sostegno pubblico, ma si prevede che le auto elettriche diventeranno l'opzione più economica, anche senza sovvenzioni, in pochi anni.

I ricercatori hanno analizzato il costo totale di proprietà delle automobili su un arco di quattro anni, compresi il prezzo di acquisto, l'ammortamento, il carburante, le assicurazioni, la tassazione e la manutenzione. Sono rimasti sorpresi di scoprire che le auto elettriche pure sono risultate più economiche in tutti i mercati esaminati: Regno Unito, Giappone, Texas e California.

“La sfida sarà sulla capacità produttiva. La domanda supera notevolmente l'offerta.”

Per tale motivo, riteniamo che andrebbero fatte delle scelte neutre ma nette che siano ad effetto permanente sulla società, avendo un approccio basato su una vision reale, fattibile e sostenibile, senza trascurare la scalabilità e la crescita esponenziale tecnologica.

In tutti i casi va sempre resa necessaria la valutazione della **capacità reddituale dei consumatori.**

Fatte queste necessarie premesse e tenendo conto della necessità di procedere con gradualità alla modifica dell'attuale concezione di mobilità, l'auspicio è di limitare i costi ai consumatori italiani, ponendo attenzione in particolare alle fasce più povere, **Adiconsum** espone le proprie proposte.

Proposte


- Il corretto orientamento verso l'acquisto di mezzi non inquinanti, non può riguardare solo le automobili ma è necessaria una visione che conduca ad un celere sviluppo della mobilità sostenibile, utilizzando il sistema del bonus o possibile variazione dell'IVA, in tutti gli ambiti del trasporto. Diventa quindi indispensabile che tali scelte vengano effettuate con approccio negoziale fra gli stakeholder generando valore per l'intera società. **Adiconsum propone che nella prossima legge finanziaria venga indicato solo l'ammontare delle disponibilità possibili per incentivare i mezzi di trasporto non inquinanti e si lasci al tavolo di tutti i stakeholder e al MISE, con scadenze certe, le modalità attuative.**
- Ridurre l'inquinamento provocato dalle emissioni dei carburanti fossili nelle nostre città e a livello globale è la vera priorità, seguita dalla necessità di ridurre la CO2. Parametrare l'imposta e l'incentivo all'emissione della sola CO2 non produce gli effetti sperati perché indirizza il consumatore ad acquistare auto che pur riducendo la CO2 continuano a creare inquinamento da polveri sottili, non riducendo l'inquinamento che provoca migliaia di morti all'anno. Inoltre ponendo attenzione solo alla riduzione della CO2 non si indirizzano le aziende costruttrici di auto a modificare la produzione delle attuali auto anche grazie alla spinta che può derivare dalle scelte dei consumatori consapevoli. **Per differenziare fra loro gli importi delle relative agevolazioni di immatricolazione, si propone di prevedere oltre il dato dell'emissione di CO2 anche quello relativo alle altre, dannose, emissioni inquinanti, altrimenti si rischia di incentivare auto con tecnologie che pur riducendo la CO2 non riducono gli inquinanti velenosi nell'aria e quindi non fanno diminuire le emissioni.**

- L'uso della fiscalità che premia prodotti sostenibili a discapito di quelli che non lo sono per essere accettato e condiviso, ha la necessità che sia applicato con correttezza. Nel nostro caso diventa necessaria la certezza e la correttezza del livello di inquinamento che si imputa ad ogni tipologia di auto, soprattutto se la crescita del livello di inquinamento determina poi l'incremento del costo di immatricolazione. **Prima di applicare un'imposta progressiva sui costi di immatricolazione proporzionati all'emissione di inquinanti, si propone di incaricare un organismo scientifico terzo che rilevi i livelli di tutti gli inquinanti (non solo CO2), presenti nelle emissioni delle varie tipologie di veicoli.**
- I costi della trasformazione del parco auto non possono essere sempre a carico dei consumatori, anche le imprese costruttive devono contribuire. **Gli incentivi previsti per l'acquisto di auto non inquinanti devono essere composti dai contributi statali (sostenuti dai contribuenti in relazione alla capacità contributiva) e quelli dei produttori (modalità già precedentemente applicata). Con tale modalità gli incentivi potranno essere di importo maggiore ed il fondo previsto dallo Stato potrà essere destinato a più potenziali consumatori.**
- La principale motivazione che giustifica l'incentivo all'acquisto di veicoli non inquinanti, deriva dalla necessità di dare in Italia maggiore sviluppo alla mobilità elettrica (Full electric e ibrida plug-in) , l'unica priva di emissioni, che attualmente rimane poco diffusa in confronto con le altre tipologie di trazione a inquinamento limitato che in passato hanno ottenuto incentivi. Diventa quindi necessario che l'incentivo sia rivolto principalmente alla realizzazione della necessaria infrastruttura di ricarica al fine di garantire la certezza e la piena utilizzabilità dei veicoli.
"Praticità e usabilità sono fondamentali. Abbiamo bisogno di una rete pubblica di ricarica che sia ampia, affidabile e che offra ricarica alle velocità richieste dai proprietari di auto ".
- Non basta orientare l'acquisto e la produzione con l'azione fiscale, è necessario anche eliminare dall'attuale parco macchine circolante tra cui quelle più inquinanti. Non sarà sufficiente per la riduzione degli inquinanti il tempo che scaturirà dal naturale ricambio attraverso l'acquisto di nuove auto non inquinanti. Nel periodo di transizione occorre incentivare anche la rottamazione delle più vecchie e promuovere il dual -fuel (con il metano, biometano, elettrico) per quelle ugualmente inquinanti ma acquistate più recentemente.

Conclusioni

Si propone un approccio transitorio per l'adozione di qualsiasi misura incentivante al fine di garantire piena facoltà e libertà nel mercato per consumatori e operatori.

Pertanto ogni misura di penalizzazione delle scelte sarebbe non condivisa e comunque riteniamo debba essere programmata per periodi non inferiori all'anno 2020, al fine di garantire il corretto



bilanciamento tra domanda e offerta di mercato e garantire vantaggi concorrenziali per i consumatori.

Si propone altresì di orientarsi su un meccanismo bonus incentivante per comportamenti e scelte virtuose per entrambe le parti.

Si diffida pertanto dall'adottare una politica di aggravio economico per il consumatore e per il bilancio dello Stato, per tale motivo esprimiamo contrarietà all'impostazione legislativa annunciata dal Governo con le misure Bonus Malus.



Roma lì 11 dicembre 2018