

Emendamento “bonus-malus” auto: ok ambientalisti ma proposta va migliorata

giovedì 20 dicembre 2018

Approvato dalla Commissione Bilancio della Camera lo scorso martedì, che introduce dal 1 gennaio 2019, un nuovo sistema fiscale che lega la tassa d'acquisto dei nuovi veicoli al valore specifico delle emissioni di CO₂.

Lo scorso martedì infatti è stato presentato in Commissione Bilancio alla l'emendamento intitolato “bonus-malus sulle emissioni di CO₂ g/km delle nuove autoveicoli”, al cui interno sono indicati incentivi e nuove imposte sulle auto immatricolate da gennaio 2019. Sia le imposte che gli incentivi sono basati sulle emissioni di CO₂ (anidride carbonica), un gas serra inodore e incolore. Pur non essendo nociva per la salute delle persone, l'accumulo di CO₂ nell'atmosfera oltre una certa soglia, iniziato con la rivoluzione industriale a metà dell'800, determina un aumento dell'effetto serra (che è alla base dello sviluppo della vita sul pianeta) provocando un graduale surriscaldamento dell'atmosfera.

Entrando nel dettaglio dell'emendamento, è prevista un'imposta di immatricolazione che varia da 150 a 3.000 euro, per auto con emissioni di CO₂ da 110 a oltre 250 gr/km. Nell'intento di chi ha proposto l'emendamento (Lega), la maggiore pressione fiscale su certe auto dovrebbe spingere i consumatori a deviare l'acquisto su quelle a minor emissione di CO₂, che vengono all'opposto fortemente incentivate: da 1.500 euro per quelle a metano e ibride (termico+elettrico) fino a 6.000 per quelle solo elettriche.

L'Italia, con solo lo 0,5% di marketshare per immatricolazioni di auto elettriche e ibride plug-in nel 2018, resta significativamente indietro rispetto ad altri paesi europei (ad esempio i Paesi Bassi sono già al 9% di share) nella transizione verso una mobilità a zero emissioni.

La proposta di introduzione del meccanismo bonus-malus è sicuramente un buon segnale proveniente dal Governo nei confronti dell'urgenza climatica in corso e una presa di coscienza della necessità di politiche atte a spingere il mercato verso la diffusione di veicoli a zero emissioni.

Il malus è una misura efficace nell'orientare i consumatori verso l'acquisto di veicoli maggiormente efficienti. Tuttavia, la decisione di scelta da parte dei consumatori può essere influenzata solo in parte dal deterrente della tassazione. Innanzitutto, le performance delle ibride non sono sempre preferibili per tutti gli utilizzi. Inoltre, l'offerta di modelli ibridi e a metano è ancora troppo limitata per poter soddisfare le esigenze sofisticate degli automobilisti italiani. Per di più, le vendite di questi modelli stanno già registrando incrementi del 30 e 20%, rispettivamente, grazie ai limiti alla circolazione imposti da molti comuni, tanto che viene da chiedersi perché utilizzare soldi dei contribuenti per incentivarle: si tratta di circa 300 milioni di euro, secondo alcune stime. Infine, le elettriche sono ancora lontane da una diffusione di massa, soprattutto per la scarsissima presenza di colonnine di ricarica, oltre che per altri fattori.

Ne consegue dunque che l'applicazione proposta del Governo nell'approccio bonus-malus andrebbe rivista soprattutto a favore di veicoli a zero e basse emissioni.

In particolare, fanno notare le associazioni ambientaliste, la fascia dei 70-90 gr/km prevista dall'emendamento, desta alcune preoccupazioni. Essa è destinata principalmente ad auto diesel di piccola taglia, molte delle quali ancora “sporche” con probabili ricadute negative sulla qualità dell'aria. Inoltre, poiché nei prossimi tre anni lo standard 2021 (95 gr/km) guiderà il mercato verso nuovi modelli caratterizzati dal livello emissivo oggetto dell'incentivo, esiste il rischio che il budget stanziato dal governo venga completamente assorbito da questa fascia in breve tempo, non lasciando spazio all'incentivo di veicoli veramente efficienti e in grado di guidare il mercato verso la decarbonizzazione. Infine è importante assicurarsi che il bonus destinato ai veicoli elettrici sia disegnato in maniera tale da essere socialmente equo.

Veronica Aneris, delegata nazionale per l'Italia di T&E ed a nome di tutte le associazioni ambientaliste Legambiente, Kyoto Club, WWF Italia, Cittadini per l'Aria commenta: “Accogliamo positivamente il tentativo del governo di introdurre un sistema di tassazione progressista basato sull'impatto climatico del nuovo veicolo, ma la formulazione attuale ha bisogno di essere rivista. Esiste infatti il rischio che a beneficiare della maggior parte del bonus siano le tecnologie già esistenti, a scapito delle nuove tecnologie realmente in grado di guidare il mercato verso la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni. Il disegno del legge deve essere tale da mettere il parco veicolare italiano sulla giusta rotta per decarbonizzarsi”.

“Inoltre andrebbe inserito anche un bonus per la rottamazione dei veicoli esistenti, per avere come obiettivo la riduzione del parco veicolare vetusto ed obsoleto oggi in circolazione, che invece il provvedimento non contiene”, ha dichiarato Anna Donati, responsabile Mobilità Kyoto Club, “anche per evitare che continui a crescere il tasso di motorizzazione già molto alto con 635 auto ogni 1000 abitanti in Italia”.

Una precisa richiesta sul provvedimento è arrivata da Anna Gerometta di Cittadini per l'Aria che chiede che “il Governo metta in azione una campagna di controlli sulle emissioni delle auto in circolazione e valuti anche una imposta relativa non solo alla CO₂, ma anche su NO_x e RDE che confluisca in un fondo nazionale per la mobilità urbana sostenibile”.

Per Andrea Poggio, responsabile mobilità Legambiente: “È giusto studiare un “bonus-malus” che moduli diversamente quel che già si paga oggi, senza tassazione aggiuntiva. Oggi si agevola chi inquina (ad esempio gasolio e autotrasporto con Euro3) e non si agevola la mobilità elettrica e non si premia la rottamazione delle auto più vecchie. Abbiamo proposto al governo un voucher rottamazione di mille euro spendibile in TPL, sharing e mezzi elettrici leggeri.”

Infine le associazioni ambientaliste T&E, Legambiente, Kyoto Club, WWF Italia, Cittadini per l'Aria richiedono al Vicepresidente del Consiglio Di Maio di essere ascoltate nell'ambito della consultazione annunciata dal Governo insieme a tutti gli altri soggetti interessati al provvedimento.