



Green Mobility

Dalla Legge bilancio al Recovery Plan

Legambiente e Kyoto Club 16 settembre 2020

La **nuova ecologia**

Pandemia e emergenza climatica

“Per ricostruire il nostro mondo, dobbiamo porre fine all’economia del carbonio”

“I governi devono eliminare gradualmente l’industria dei combustibili fossili, i salvataggi e i sussidi alle compagnie petrolifere, del gas e del carbone...”

“I sottoscritti esperti di economia invitano la politica a riconoscere il ruolo che un’azione significativa per il clima deve svolgere nella ricostruzione del nostro mondo e a riconoscere che un’economia e una società sane richiedono un pianeta sano”.



Jeffrey Sachs, Joseph Stiglitz, Mariana Mazzucato, Clair Brown, Indivar Dutta-Gupta, Robert Reich, Gabriel Zucman e altri 100 economisti, da [The Guardian, 4 agosto 2020](#)

No spintarelle, bonus, clientele

“Le spintarelle non bastano per mettere in moto una “rivoluzione verde”. Per diventare matura una tecnologia ha bisogno di maggiori misure di sostegno finalizzate a preparare, organizzare e stabilizzare un mercato sano, dove gli investimenti abbiano un livello di rischio ragionevolmente basso e sia possibile realizzare profitti.”

Marianna Mazzucato (“Lo stato innovatore”, Laterza, 2014)



Politiche industriali, sistema, domanda

Fondamentale l'integrazione delle politiche (industriali, sistema, domanda), il ritardo sull'una si ripercuote sulle altre.

Ricerca "L'e-mobility" (Certet_Bocconi, 2016) ipotizza (appena) 1,15 miliardi di investimenti pubblici in 20 anni e formula 3 scenari di sostegno all'elettrico:

- privilegia scenario "society oriented", in cui alle misure di sostegno all'industria e quelle dirette alla domanda, si aggiungono politiche nazionali e locali di contenimento domanda mobilità privata e sostegno alla intermodalità, al TPL elettrico e alla sharing mobility, al road e park charging, sostegno rinnovabili elettriche, ICT, ridisegno e rigenerazione urbana e altri servizi di mobilità.
- privilegia investimento pubblico "accelerato", prima e meglio si spende, migliori saranno risultati anche nel lungo periodo.

"E-mobility, mercati e policies per una evoluzione silenziosa", Baccelli, Galdi, Grea, 2016, Enel e Certet (Università Bocconi)

Auto (a combustione) sempre più care

Ha senso incentivare euro6, auto a gas, e poi plugin? NO

Costi crescenti per tecnologie mature è sintomo di obsolescenza tecnologica. Nel 2019 gli italiani hanno speso (o si sono indebitati per) 42 miliardi nell'acquisto di 1,9 milioni di nuove auto. Quante volte dovremo cambiare auto prima delle emissioni zero?

PREZZO MEDIO PONDERATO* IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA per segmento										
segmento	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
A - CITY CAR	10.713	10.798	10.948	11.430	11.612	11.555	11.469	11.875	11.875	12.254
B - UTILITARIE	13.286	13.800	13.947	14.423	14.805	14.833	15.021	15.300	15.672	16.261
C - MEDIE	20.148	20.647	20.901	21.441	21.867	22.138	22.221	22.501	23.189	23.757
D - MEDIO GRANDI	31.287	31.926	32.284	32.263	33.331	35.022	36.273	36.644	37.236	38.576
E - GRANDI	56.700	57.210	55.039	54.764	58.048	60.783	61.872	62.706	64.790	69.725
F - LUSO	115.853	116.760	109.895	110.468	103.841	106.460	117.021	124.023	133.111	139.466
TOTALE MERCATO	17.825	18.938	18.862	18.796	19.324	19.708	20.373	20.959	21.603	22.143

* Calcolato sul prezzo reale a cliente (compresa IVA, IPT, sconti e optional).
Elaborazioni UNRAE su dati al 30/04/2020

Dal 2030, si venderà solo elettrico

Molti paesi hanno dato un segnale chiaro definendo date e politiche per la fine della vendita di auto con motori a combustione

2025 Norvegia

2030 Danimarca, Islanda, Olanda, Irlanda, Slovenia, Svezia

2035 UK (Shell propone di anticipare al 2030!!!)

2040 Francia, Spagna

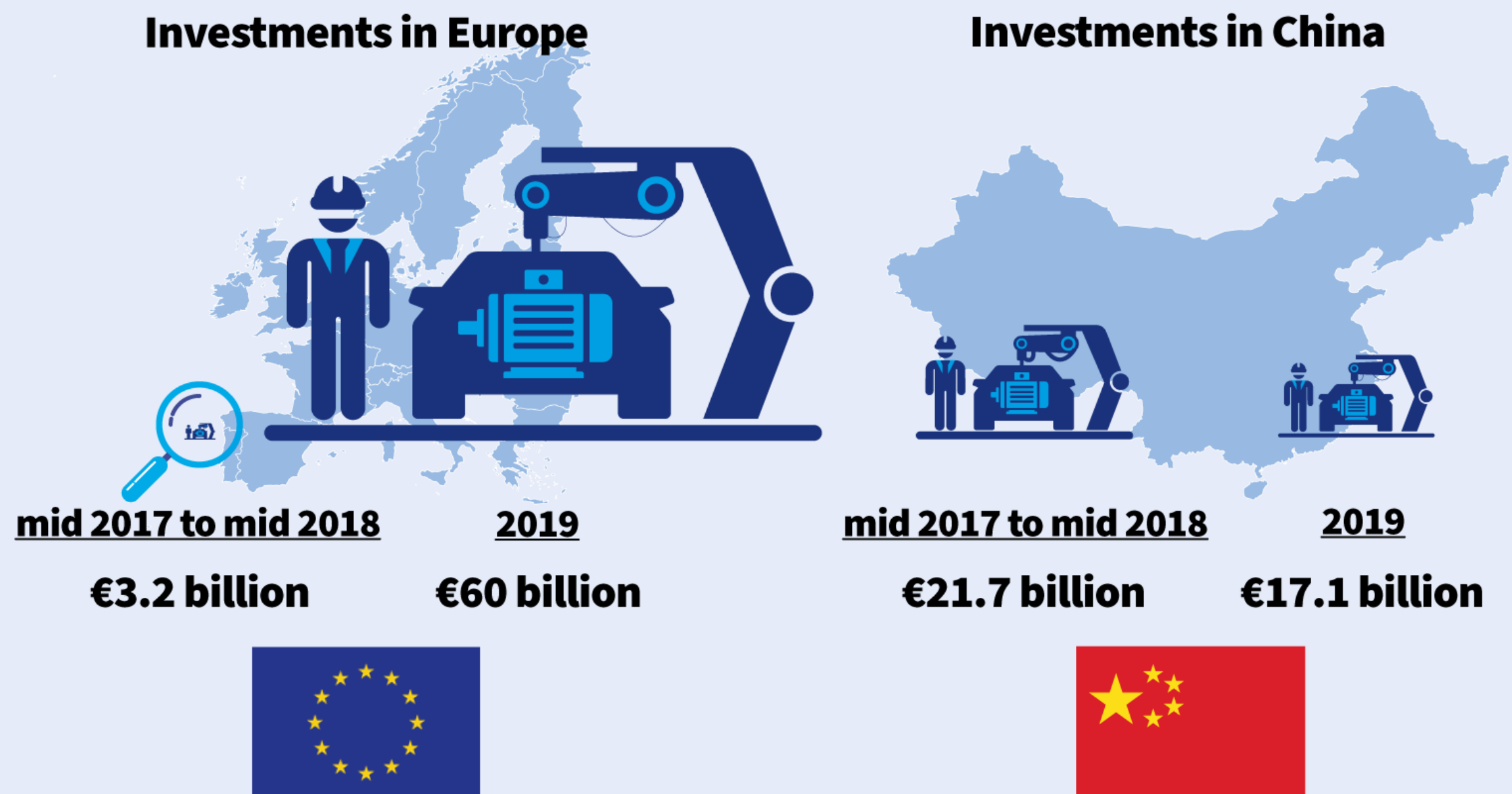
● National governments with combustion-engine passenger car phase-out targets until 2040



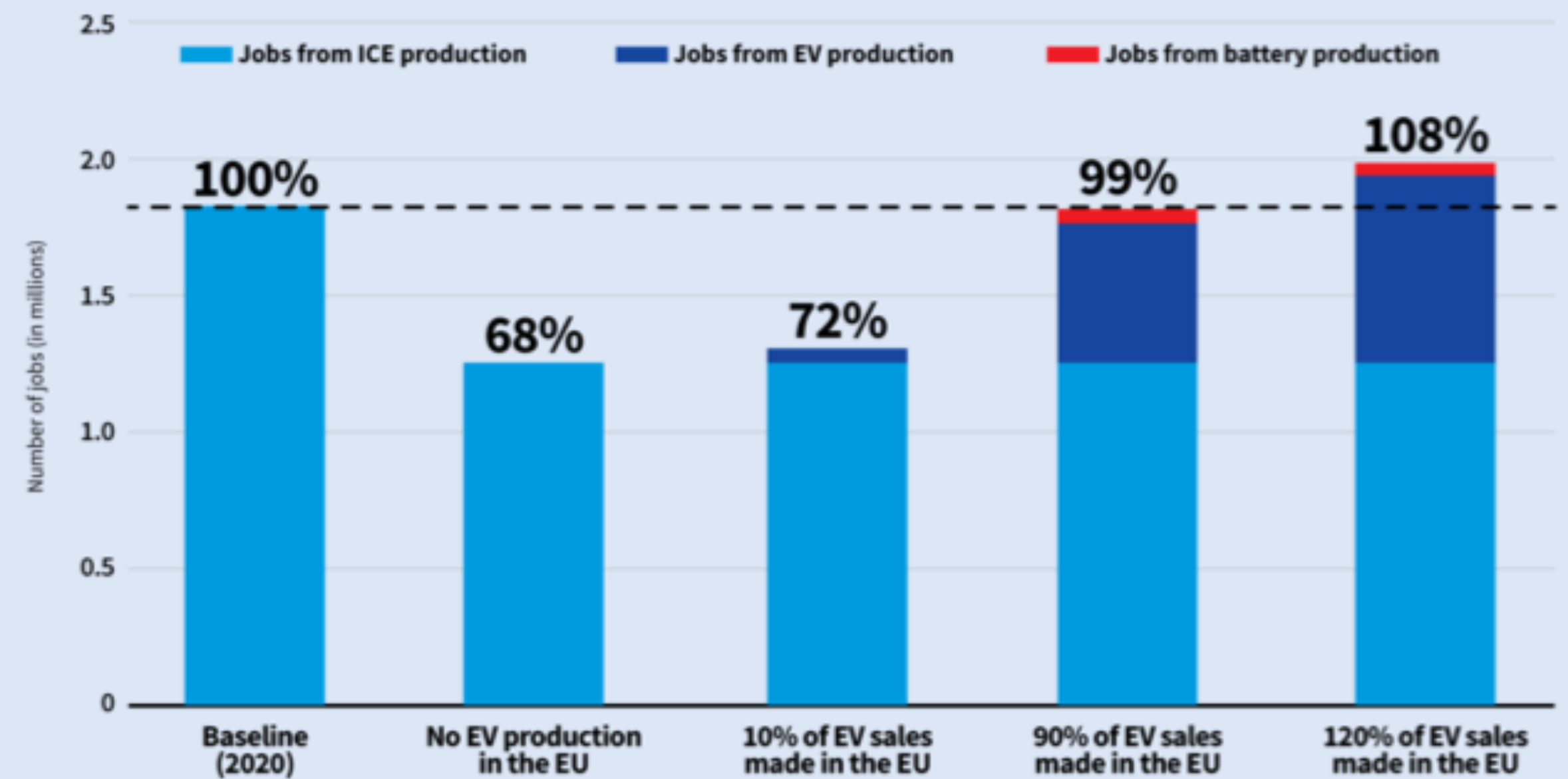
Risveglio dell'Europa: investimenti oculati in tempi certi

E-mobility investments by EU carmakers and others in Europe are 3.5 times higher than in China

Europe is closing the investment gap with China compared to 2017/18



Car manufacturing job projections for 2030



Negli anni scorsi, qualcosa è cambiato

Le nostre proposte 2018-2019-2020

- bonus elettrico (auto e moto)
- micromobilità elettrica, eliminati divieti circolazione monopattini
- percorsi ciclabili urbani
- più risorse piste ciclabili
- “bonus mobilità” sostenibile
- precedenza bici e stazioni avanzate



Le politiche 2020-2022

L'avvio Green Mobility: dalla Legge bilancio 2021 al Recovery Fund

1. Nella Legge di bilancio 2021:
 - A. Bonus mobilità
 - B. Nuovo welfare mobilità
 - C. Sharing mobility: 10% iva
 - D. Mobilità leggera e sicura in città
 - E. Revisione accisa benzina/gasolio
 - F. Ricariche elettriche
2. Asse strategico Green Mobility 2030 nel Next Generation Eu:
 - A. Politiche industriali: Italian Battery Alliance
 - B. Politiche industriali: Nuovi treni e autobus elettrici
 - C. Politiche industriali: Trasporto merci e logistica
 - D. Politiche sistema: Green Mobility urbana
 - E. Politiche di sistema: Riconversione concessionari
 - F. Politiche di sistema: Riforma fiscale trasporto

1. Legge bilancio 2021: bonus mobilità

A. Bonus mobilità senz'auto in tutte le città in caso rottamazione

- Rifinanziamento e revisione “Bonus mobilità” (12 dicembre 2019 n. 141, ex Decreto Clima), con **300 milioni all'anno** per prossimi 3 anni.
- Basta “bonus tafazziani” acquisto nuove auto diesel/benzina! Ma conferma divieto di circolazione in città euro4 diesel e euro0 benzina dal 1 gennaio 2021
- Per chi rottama la vecchia auto pre-euro5 (o moto), **anche senza acquisto nuova elettrica**, bonus di 2 mila euro (mille per moto e ciclomotore), anche spendibile in 2 anni, per acquistare abbonamenti del trasporto pubblico, servizi sharing mobility (estesa anche alla sharing mobility che utilizza motori endotermici sino al 2021), taxi e acquisto di veicoli elettrici (micromobilità, ciclo, quadriciclo). Per **tutte le città sopra i 30 mila** abitanti.

1. Legge Bilancio 2021: welfare mobilità

B. Nuovo welfare mobilità aziende e comunità - *300 milioni /anno?*

Benefit aziendale esente da imponibile **sino a mille euro a dipendente** ogni anno fiscale per abbonamenti, sharing mobility (cittadina o aziendale) o mezzi elettrici leggeri esteso anche ai familiari a carico.

In pratica, estensione attuale norma (2018) per il solo TPL.

Le attuali **flotte aziendali** si trasformano così in servizi corporate di mobilità condivisa a disposizione di tutti i dipendenti.

Possibile estensione misura ai servizi di mobilità alla domanda presso qualsiasi forma di comunità (con codice fiscale e titolare di servizi di comunità): condomini, scuole, comune, distretto, albergo, Parco Naturale.

1. Legge Bilancio 2021: sharing mobility

C. 10% iva per tutta sharing mobility

L'iva per i **tutti i servizi di sharing mobility e noleggio** a breve di qualsiasi mezzo di trasporto senza conducente dal 1 gennaio 2021 sono fissati a 10% iva, come nel caso del trasporto pubblico.

Dal 1 gennaio 2023 tale norma **non** si applica per i servizi svolti con mezzi a **motori endotermici**.

Il provvedimento si applica anche alla sharing mobility aziendale, (corporate), comunitaria o delle flotte degli enti pubblici.

1. Legge bilancio 2021: mobilità leggera

D. Piste ciclabili e mobilità leggera sicura in città - 600 milioni

- 300 milioni all'anno per 3 anni alle città, alle città metropolitane, ai comuni anche associati che si sono dotati di PUMS, per realizzare piste e **percorsi ciclopedonali, ridisegno di strade e piazze, atti a privilegiare la mobilità leggera** ed elettro-muscolare in ambito urbano.
- 200 milioni all'anno per 3 anni alle stesse città, per ridisegnare la mobilità e lo spazio urbano in **prossimità degli accessi alla scuole e nelle vie adiacenti ai plessi scolastici**, dagli asili nido all'università.
- 100 milioni all'anno per **scuolabus elettrici** (come da legge 12 dicembre 2019 n. 141, ex Decreto Clima)

1. Legge bilancio 2021: accisa

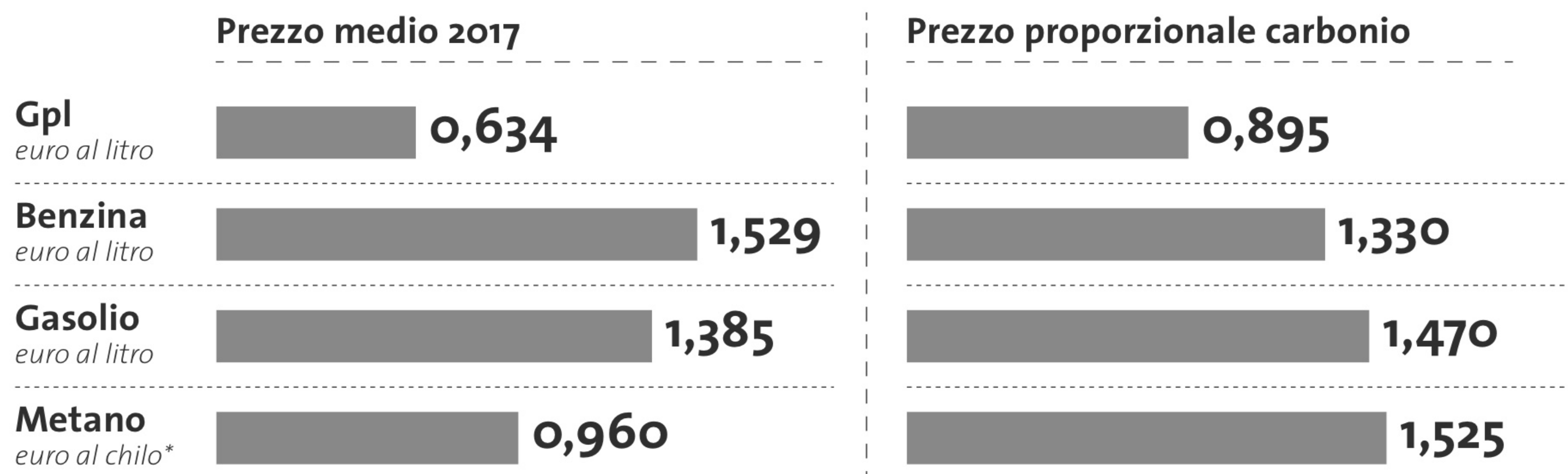
E. Aumenta il gasolio, diminuisce sulle rinnovabili “vere”

Avvio graduale della rimodulazione accise e eliminazione distorsioni mercato carburanti (sussidi fossili o ambientalmente dannosi).

Principi guida: si paga inquinamento, CO2, possesso e uso. Premiare efficienza (carico, condivisione) e rinnovabili vere (**no olio di palma**).

Se il costo carburante fosse proporzionale al carbonio fossile

A parità di gettito 2017 (nostra stima sulla base dei dati Ministero sviluppo economico)



* Si tenga presente che un chilo di metano ha un contenuto energetico superiore, pari a circa 1,5 litri di benzina, mentre 1 litro Gpl vale circa 0,8 litri di benzina.

1. Legge bilancio 2021: colonnine ricarica

F. Ricariche elettriche: altri 500 milioni in 3 anni

Rivedere i criteri di spesa dei 30 milioni PNIRE, aggiungere altri 500 milioni in 3 anni (Recovery Plan), assegnando contributi per gli operatori elettrici che installano punti di ricarica pubblici, in particolare ricariche ultra veloci lungo la rete nazionale e autostradale.

Bonus e obblighi di installazione esteso a: gestori di parcheggi in struttura, parcheggi aziendali, parcheggi negozi e centri commerciali, alberghi e ristoranti, cinema e servizi a fruizione pubblica in genere, stazioni e, almeno predisposizione, in tutti i nuovi edifici privati o ristrutturazioni.

Standard nazionale unico per prenotazione e interoperatività.

2. Politiche industriali: già nella legge bilancio

A. “IBA”: Italian Battery Alliance - da 570 milioni + 2 mld

Raw and advanced materials	Cells and modules	Battery systems	Repurposing, recycling and refining
BASF 	ACC 	BMW 	BASF 
Eneris 	BMW 	Endurance 	Endurance 
Keliber 	Endurance 	Enel X 	Elemental 
Nanocyl 	Eneris 	Eneris 	Eneris 
Solvay 	FAAM 	Kaitek 	FAAM 
Terrafame 	SEEL 	SEEL 	Fortum 
Umicore 	VARTA 		SEEL 
			Umicore 

Nell’ambito dell’**European Battery Alliance** sono stati approvati aiuti di stato pari a 570 milioni (stato + BEI + privati) a imprese in R&S (Torino) e l’apertura di nuove produzioni (a Caserta e a Reggio Emilia) di celle, batterie e sistemi di controllo, per una nuova economia circolare delle batterie al litio (senza cobalto). Si propone di stanziare altri 2 miliardi per piano 2022-2023.

2. Treni e autobus elettrici

B. 500 treni pendolari (3 mld) e 15.000 autobus elettrici (4,5 mld)

Oggi il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (2019) prevede una spesa di 3,7 miliardi di euro sino al 2033 per autobus euro6, elettrici, a metano o a idrogeno. Oggi in Italia: 100 mila autobus in circolazione (metà nel trasporto urbano), età media 12 anni.

Proponiamo che (indipendentemente dagli impegni pregressi) dal 1 gennaio 2021 non si possano più acquistare di bus diesel e i contributi statali siano dedicati esclusivamente all'acquisto di bus elettrici. Idrogeno e biometano avanzato (bio-GNL) solo nel caso nel caso di tratte interurbane.

In aggiunta al Piano Nazionale, piano straordinario per 12.000 nuovi autobus elettrici in 3 anni per una spesa a fondo perduto da 3,5 miliardi di produzione italiana.

Piano straordinario di “rigenerazione” elettrica degli autobus con le nuove batterie agli ioni di litio (prive di cobalto) di produzione nazionale (altro miliardo, per 3 mila bus rigenerati).

2. Politiche di sistema

C. Trasporto merci e logistica (2 miliardi per infrastrutture)

Trasporto ferroviario elettrico: obiettivo 300 milioni di t/a di merci trasportate (2030), 35% del totale. Introduzione premio proporzionale ai minori costi esterni rispetto all'autotrasporto. Investimenti interporti e nodi rete.

Eliminazione progressiva sgravi accisa gasolio, aumento del metano a vantaggio del biometano avanzato e rinnovabili elettriche. Tassazione proporzionale t/km ai costi esterni.

Elettrificazione dei porti, introduzione accisa proporzionale all'inquinamento carburante navale ed estensione del sistema ETS a shipping (obiettivi crescenti di riduzione delle emissioni). Aviazione: iniziamo contassazione slot aeroportuale proporzionale all'inquinamento.

2. Politiche della domanda

D. “Città MEZ (mobilità emissioni zero)” e PUMS: 3 miliardi

- privilegiare, nei trasferimenti statali ai comuni, le misure immediatamente cantierabili previste nei piani come PUMS e PAES, con obiettivi integrati, verificabili e sfidanti, l'elettrificazione trasporto (cominciando dal TPL), smartless, quartieri “car free”, piani mobilità ciclopedonale, ridisegno spazio pubblico per privilegiare altre funzioni urbane.
- suggestione: il trasferimento risorse statali alle Regioni ed ai comuni può essere vincolato ad obiettivi di sostenibilità. Tanto più ambiziosi, tanto più realizzati, tanto più alto il trasferimento.
- riforma del codice della strada per favorire la micromobilità e la mobilità leggera per spostamenti entro i 10 km (la maggioranza)
- congestion charge in tutte le aree metropolitane (come da proposta Certet).

2. Politiche di sistema

E. Riconversione automotive - 1 mld

Sono circa 6.000 i concessionari in Italia. Non saranno più solo negozi di vendita autoveicoli, ma fornitori di servizi di mobilità alla domanda per la comunità locale:

- flotte condivise non solo di automobili: dal furgone elettrico alla cargo-like, dal monowheel al 9 posti;
- noleggio a breve e lungo termine e-mobility;
- promozione e assistenza sharing mobility di comunità (dal condominio, al quartiere o al paese, dal parco al comprensorio turistico).

Fondo a rotazione (tasso zero, restituzione in 6 anni) per la conversione di 200 concessionari all'anno: 100 milioni/anno per 3 anni.