



A.S. 2448 - Legge di bilancio per il 2022

Nei giorni scorsi Federauto e le altre Associazioni che rappresentano in Italia l'intero mondo della mobilità sostenibile e le filiere industriali e commerciali automotive, hanno pubblicamente espresso lo stupore di fronte alla totale assenza, nella Legge di Bilancio, di misure per affrontare la transizione ecologica ed energetica della mobilità.

Nonostante l'attiva partecipazione ai lavori del "Tavolo Automotive" presso il MISE abbia prodotto diverse proposte di intervento, sia di politica industriale per la riconversione della filiera automotive, che di pianificazione pluriennale di sostegno all'acquisto di veicoli a zero e bassissime emissioni per cittadini ed imprese, le Istituzioni, in occasione della programmazione economica del Paese, sembrano non intenzionate ad intervenire.

La mancata previsione di un intervento strutturale nella Legge di Bilancio si somma all'assenza di misure specifiche nel PNRR nella componente "transizione energetica e della mobilità sostenibile". In questo modo l'Italia diventa l'unico Paese europeo, con un'importante vocazione manifatturiera automotive, che non sostiene ed instrada il consumatore verso l'acquisto di auto e veicoli commerciali a zero e bassissime emissioni, né interviene con specifiche misure di salvaguardia dei livelli occupazionali.

Gravissimi gli impatti previsti sul mercato ed i rischi di tenuta della filiera nazionale, in assenza di un piano strategico che abbia come obiettivo quello di:

- **favorire il rinnovo del parco circolante, ancora tra i più vetusti e meno sicuri ed inquinanti d'Europa;**
- **sostenere la diffusione di veicoli ecologici, che altrimenti subirà una inevitabile battuta d'arresto, vanificando il trend positivo innescato negli ultimi anni grazie all'ecobonus.**

Queste scelte, inoltre, rischiano di non far raggiungere all'Italia i target sulla penetrazione nel parco circolante dei veicoli a zero e bassissime emissioni prefissati dal Piano Nazionale Energia e Clima e di riduzione delle emissioni di CO2 al 2030 ed al 2050, prefissati a livello europeo e sottoscritti dal nostro Paese.

L'analisi d'impatto delle misure di incentivo dello scorso anno ha evidenziato i molteplici effetti positivi che misure a sostegno del mercato possono imprimere al sistema paese, sia in termini ambientali, che di sostegno all'intero settore industriale e commerciale, in un momento di grande difficoltà in cui le imprese stanno affrontando la crisi post pandemica e la transizione produttiva.

A nostro avviso è, quindi, necessario porre rimedio tempestivamente alla totale assenza di politiche per l'automotive in un momento estremamente delicato per il settore, mantenendo fede agli impegni annunciati e dando attuazione alle misure da tempo condivise ed esplicitate in modo unito da tutti gli attori.

LEGGE DI BILANCIO 2022

Emendamento per incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti

Art. X

(Incentivi all'acquisto di veicoli a zero e ridotte emissioni)

1. A chi acquista dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto, è riconosciuto un contributo parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro (CO₂ g/Km), nonché all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe inferiore ad Euro 6, a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 2.000 euro in caso di rottamazione e 1.000 euro in assenza di rottamazione, secondo gli importi di cui alla seguente tabella:

CO ₂ g/Km	2022	2023	2024
0-20			
<i>con rottamazione</i>	€ 7.000	€ 6.000	€ 5.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 4.500	€ 3.500	€ 2.500
21-60			
<i>con rottamazione</i>	€ 3.500	€ 3.000	€ 2.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 2.000	€ 1.500	€ 1.000

2. A chi acquista dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 40.000 euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto, qualora il numero di grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) emessi per chilometro (Km) sia compreso tra 61 e 135, con contestuale rottamazione di un veicolo omologato in una classe inferiore ad Euro 6, è riconosciuto un contributo di euro 1.250 a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 2.000 euro, nel limite di risorse pari a euro 350 milioni riferite alla dotazione del fondo di cui al successivo comma 13 lettera a).

3. A chi acquista, a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2024, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica, è riconosciuto un contributo differenziato in base alla massa totale a terra del veicolo, all'alimentazione e all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe inferiore ad Euro 6/VI, secondo gli importi di cui alle seguenti tabelle riferite alle singole annualità:

Massa totale a terra	BEV e FCEV			Alimentazioni Alternative (CNG-GPL mono e bifuel, Ibrido)			Altre Alimentazioni		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
0 - 1,999 ton									
<i>con rottamazione</i>	€ 4.000	€ 3.000	€ 2.000	€ 1.800	€ 1.400	€ 1.000	€ 1.500	€ 1.200	€ 1.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 3.200	€ 2.200	€ 1.200	-	-	-	-	-	-
2 - 3,299 ton									
<i>con rottamazione</i>	€ 5.600	€ 4.600	€ 3.600	€ 2.500	€ 1.800	€ 1.200	€ 2.000	€ 1.500	€ 1.200
<i>senza rottamazione</i>	€ 4.800	€ 3.800	€ 2.800	-	-	-	-	-	-
3,3 - 3,5 ton									
<i>con rottamazione</i>	€ 8.000	€ 7.000	€ 6.000	€ 3.500	€ 2.800	€ 2.000	€ 3.000	€ 2.500	€ 2.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 6.400	€ 5.400	€ 4.400	-	-	-	-	-	-

4. Nel caso in cui l'acquisto del veicolo di cui ai commi da 1 a 3 sia subordinato al totale o parziale finanziamento dell'importo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141, e l'acquirente può in ogni caso estinguere o surrogare il finanziamento stesso in qualsiasi momento e senza penali.

5. Il veicolo consegnato per la rottamazione deve essere intestato da almeno dodici mesi allo stesso soggetto intestatario del nuovo veicolo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, deve essere intestato, da almeno dodici mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari.

6. Nell'atto di acquisto deve essere espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e sono indicate le misure dell'eventuale sconto praticato dal venditore e del contributo statale di cui ai commi da 1 a 3.

7. Entro trenta giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di avviare il veicolo usato per la demolizione e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

8. Ai fini di quanto disposto dal comma 7, il venditore consegna i veicoli usati ai centri di raccolta appositamente autorizzati, anche per il tramite delle case costruttrici al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione. I veicoli suddetti non possono essere rimessi in circolazione.

9. I contributi di cui ai commi da 1 a 3 sono corrisposti all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto e non sono cumulabili con altri incentivi di carattere nazionale.

10. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo quale credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi

dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate. Contestualmente al riconoscimento del credito d'imposta le imprese costruttrici o importatrici ricevono il dettaglio delle pratiche che concorrono alla formazione del suddetto credito d'imposta.

11. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore.

12. Continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, fatta eccezione per il termine di scadenza per il completamento della procedura, prevista dal citato decreto ministeriale, di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato a trecento giorni a decorrere dalla data di inserimento della prenotazione.

13. Per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui ai commi da 1 a 3 è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo con una dotazione di 3.730 milioni di euro, quale limite di spesa secondo la seguente ripartizione annuale:

- a) per il 2022: 900 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO₂ e 21-60 g/km CO₂; 350 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nella fascia 61-135 g/km CO₂; 150 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1, di cui 30 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici.
- b) per il 2023: 1.000 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO₂ e 21-60 g/km CO₂; 110 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1, di cui 30 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici.
- c) per il 2024: 1.100 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO₂ e 21-60 g/km CO₂; 120 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1, di cui 50 milioni ai veicoli esclusivamente elettrici.

14. Con uno o più decreti del direttore generale della Direzione generale per la politica industriale, l'innovazione e le PMI del Ministero dello Sviluppo Economico, vengono messe a disposizione le eventuali risorse residue della dotazione del fondo. La ripartizione delle risorse di cui al comma 13 può essere modificata in qualsiasi momento con i medesimi provvedimenti del Ministero.

Relazione illustrativa

L'emendamento mira a dotare l'Italia di un piano pluriennale strutturato in grado di fornire agli operatori di mercato, industriali e ai cittadini una **prospettiva certa di medio-lungo periodo** in termini di **supporto alla domanda per incentivare l'acquisto di veicoli a zero / bassissime emissioni nel triennio 2022-2024**, seguendo l'esempio di quanto già fatto dagli altri principali Paesi UE.

Il differenziale di prezzo tra un veicolo convenzionale e uno elettrico è ancora troppo alto affinché il mercato si orienti in autonomia verso questo tipo di mobilità. Pertanto, è necessario prevedere **misure strutturali e pluriennali di supporto diretto al mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri**.

L'attuale Ecobonus per veicoli a basse emissioni, **introdotto in via sperimentale con la Legge di Bilancio 2019 e in scadenza al 31 dicembre 2021**, si è rivelato uno **strumento indispensabile per la diffusione di veicoli ecologici nel nostro Paese**, tanto che i numeri sul nuovo immatricolato risultano invertiti rispetto a qualche anno fa in termini di penetrazione delle alimentazioni alternative, con particolare riferimento ai veicoli altamente elettrificati (full electric e plug-in hybrid).

In coerenza con i sempre più ambiziosi target UE di riduzione delle emissioni di CO₂ e con gli impegni assunti dall'Italia nella lotta al cambiamento climatico, risulta **indispensabile rinnovare la misura anche per il triennio 2022-2024 per incentivare l'acquisto di autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero / bassissime emissioni**. In particolare, sono incentivate le seguenti categorie di veicoli:

1. Autovetture con emissioni comprese tra 0 e 60 CO₂g/Km per il triennio 2022-2024.
2. Autovetture con emissioni comprese tra 61 e 135 CO₂g/Km per il solo 2022.
3. Veicoli commerciali leggeri per il triennio 2022-2024.

Per coprire il fabbisogno del triennio, si stima la necessità di **poco più di 3,7 miliardi di euro**, di cui circa 3,1 miliardi di euro destinati a autovetture elettriche e plug-in (fascia 0-60 CO₂g/km) e veicoli commerciali full electric.

Le modalità applicative del fondo ecobonus sono immutate rispetto alla precedente misura, con l'eccezione delle **seguenti modifiche migliorative** rispetto all'impianto precedente:

- Le **tempistiche di consegna sono estese dagli attuali 180 giorni fino a 300 giorni dalla data di prenotazione dell'incentivo**. Tale modifica si rende indispensabile perché la crisi delle materie prime, in particolare dei semiconduttori, sta generando ritardi di molti mesi nei tempi di produzione e consegna dei veicoli.
- Viene introdotta una **maggiore flessibilità per il MiSE nella gestione delle risorse sulle varie fasce**, in modo poter rispondere rapidamente alle caratteristiche contingenti del mercato dell'auto, evitando situazioni di "intermittenza" come quelle registrate negli ultimi mesi, che sono inique tanto per il mercato quanto per i cittadini.