

**ControCorrente****Se un'auto ecologica
resta un lusso da ricchi**

di PAOLA D'AMICO

16

L'inchiesta

Ecobonus e incentivi per 450 milioni fino al 2023 su rottamazioni e car sharing
Ma il rinnovo dei mezzi inquinanti decolla a fatica: per 8 su 10 resta fuori portata
Di questo passo anche nel 2030 i veicoli elettrici saranno meno del 15 per cento
Una possibilità in più? Favorire chi rinuncia del tutto a un veicolo di proprietà

La (lenta) corsa alle auto green

di PAOLA D'AMICO

Svecchiare il parco auto. Priorità condivisa da ambientalisti, esperti e costruttori che avvertono: «Il processo va accelerato». In Italia oggi ci sono più macchine che patenti. E più di un terzo del parco automobilistico (14 milioni di mezzi, pari al 31 per cento del totale circolante) ha superato i 14 anni di vita. Per questo nel pacchetto di incentivi ecologici (il cosiddetto *Green New Deal* italiano) decisi dal governo ci sono i fondi destinati a chi deciderà di rottamare il vecchio per il nuovo - l'ecobonus 2020 vale 70 milioni di euro e fa parte di un programma triennale (2019-2021) da 200 milioni - e quelli che il Decreto clima riserva ai residenti delle zone interessate da procedure di infrazione comunitaria in materia di inquinamento: 250 milioni nel periodo 2020-2023 per chi rottama auto o moto e acquista abbonamenti di trasporto pubblico o car sharing.

L'ecobonus è un contributo a fondo perduto cumulabile agli incentivi di carattere regionale e locale: oggi sono otto le regioni con un piano per la mobilità sostenibile. Ma entità dei fondi e regole di stanziamento cambiano in base a latitudine e longitudine. Il puzzle

si complica se allarghiamo la lente di ingrandimento all'Europa dove i Paesi procedono in ordine sparso mentre le vendite di mezzi di nuova generazione restano al palo. La quota di mercato combinata di elettriche e ibride ammonta al 7,5 per cento: meno di un decimo del totale. E le previsioni non sono esaltanti. Si stima che nel 2025 sarà elettrico appena il 10 per cento del parco auto e nel 2030 - data entro cui la Commissione europea si aspetta un taglio di un terzo delle emissioni - meno del 15.

Il 2020, oltre all'ecotassa prevista in Italia, porterà con sé nuovi limiti sulle emissioni inquinanti delle auto e multe per i costruttori che non si adeguano. Entra in vigore il nuovo regolamento europeo con regole stringenti sulle emissioni allo scarico delle auto e sanzioni da capogiro per l'industria. Ed è per favorire questa svolta, per esempio, che Berlino per l'anno in corso ha alzato del 50 per cento gli incentivi:



per un modello da 40mila euro le agevolazioni salgono dagli attuali 4mila a 6mila euro, cifre simili al massimo dell'ecobonus per chi in Italia rottama l'auto per acquistare un modello non inquinante.

Fare di più

«Bene gli incentivi ma non bastano. Sono di poco superiori - dice Andrea Cardinali, dg di Unrae (Unione rappresentanti autoveicoli esteri) - a quelli del 2019 che hanno influito debolmente sul mix delle vendite ma non sui volumi». La normativa, secondo Cardinali, «ha un difetto di fondo riguardo all'obiettivo di rinnovare il parco: non vincola l'incentivo alla rottamazione del vecchio mezzo». Bisogna anche chiedersi se l'incentivo tenga in conto la disegualianza economica. «Ci sono persone che con nessun ecobonus al mondo potranno comprarsi l'auto nuova. Oggi solo 2 milioni di utenti scarsi su 38 milioni cambiano l'auto. Ma non sono quelli che hanno le vetture più vecchie. Perché non incentivare anche chi restando nell'usato passa almeno da un Euro 3 a un Euro 5?».

Lo studio

Concetto ribadito da un recente studio della Fondazione Caracciolo (Aci) con Cnr ed Enea che invita a scongiurare «il paradosso di una transizione all'elettrico che gravi sulle spalle delle fasce sociali meno abbienti». Nelle regioni con Pil pro capite più basso solo un veicolo su 10 è di classe Euro 6. Si stima inoltre che nel 2030 le auto termiche rappresenteranno l'82 per cento del parco circolante, le ibride il 10 e le elettriche meno del 9. Carlo Beatrice, ingegnere del Cnr-Diitet (Dipartimento Ingegneria, Ict e Tecnologie per l'Energia e per i Trasporti) invita in questa fase «a non demonizzare i diesel di ultimissima generazione. Le emissioni tossiche non sono zero ma sono così basse che è difficile quantificarne il contributo rispetto a tutte le altre sorgenti. Inoltre, in termini di emissioni di CO₂, l'emissione diretta allo scarico è solo una parte di quello che viene emesso dal ciclo produttivo della vettura e dall'uso della sua intera vita». Il parco auto va rapidamente svecchiato. «E come si può dire che al momento non esiste un mezzo a impatto ambientale totalmente nullo (nel conto dell'elettrico va messa l'energia usata per ricaricare le batterie che oggi non è interamente rinnovabile), è corretto dire che ogni mezzo di nuova generazione può dare il suo contributo alla mobilità sostenibile».

Per essere più liberi e mobili, dice Andrea Poggio di Legambiente, «non servono incentivi per l'acquisto di nuove auto ma piuttosto nuovi servizi di mobilità a prezzo accessibile per tutti, anche per chi non abita in città». Una svolta possibile con il bonus mobilità in cambio di rottamazione o del *corporate car sharing* delle aziende. O con servizi come «MioBus», il trasporto a chiamata effettuato in due aree del cremasco per chi deve spostarsi tra piccoli comuni. Urgente, invece, la svolta all'elettrico: «Non abbiamo

bisogno di più veicoli ma di meno, elettrici, e da usare meglio». I fondi dell'ecobonus in definitiva sono scarsi: «Basteranno per 40mila autovetture e 10mila moto. Ricordo che nel 2018 - conclude Poggio - si rottamarono spontaneamente (senza incentivi) 747mila pre-Euro3. Quindi, appena escono gli incentivi nel vostro Comune, precipitatevi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«La normativa ha un difetto di fondo riguardo all'obiettivo di rinnovare il parco: non lega l'incentivo alla rottamazione del vecchio mezzo»

Andrea Cardinali

«Non esiste un mezzo a impatto totalmente nullo ma certamente ogni veicolo di nuova generazione può dare il suo contributo a una mobilità sostenibile»

Carlo Beatrice

Il decreto clima

IL BUONO MOBILITÀ PER IL 2020 (in attesa del decreto attuativo)

- Incentivo da **1.500 euro** per chi rottama auto omologata fino a **classe Euro 3** entro 31 dicembre 2021

EURO 0 EURO 1 EURO 2 **EURO 3** EURO 4 EURO 5 EURO 6

- Incentivo da **500 euro** per chi rottama motocicli omologati fino alla **classe Euro 2 ed Euro 3** a due tempi

EURO 0 EURO 1 EURO 2 **EURO 3** EURO 4 EURO 5 EURO 6



Con il buono si potranno acquistare **abbonamenti al trasporto pubblico** locale regionale o altri servizi integrati e **biciclette a pedalata assistita e di servizi di mobilità condivisa** a uso individuale

Misure solo per residenti nelle aree sottoposte a procedure di infrazione Ue per il superamento delle soglie di inquinamento: Lazio, Liguria, Lombardia, Molise, Piemonte, Sicilia, Toscana e Veneto



ECOTASSA

1.300 - 2.500 €
per auto
emissioni superiori
a 150 gCO2/km

31%
14.000.000

**PARCO AUTO CIRCOLANTE
AL 30 GIUGNO 2019**

L'ecobonus

Gli incentivi ecologici nascono dalla somma dei provvedimenti contenuti nella Legge di bilancio, più Decreto Fiscale e milleproroghe



Gli incentivi statali

NEL TRIENNIO 2019-2021

60 MILIONI nel 2019

70 MILIONI nel 2020

**TOTALE
200
milioni**

70 MILIONI nel 2021

SONO PARAMETRATI AL NUMERO DEI GRAMMI DI BISSIDO DI CARBONIO EMESI ALLO SCARICO PER CHILOMETRO DAL MEZZO

Se si rottama un veicolo **1-2-3-4** per acquistare un nuovo mezzo con emissioni comprese tra **21 e 70 grammi CO₂** al chilometro (g/km)
il contributo è di **2.500 euro**

Se le emissioni sono comprese tra **0 e 20 g/km**
il contributo è di **6.000 euro**

In assenza di rottamazione Se le emissioni sono comprese tra **21 e 70 g/km**
il contributo è di **1.000 euro**

Se comprese tra **0 e 20 g/km**
il contributo è di **4.000 euro**

L'ecobonus è un contributo a fondo perduto

COME FUNZIONA

- Sono ammessi al contributo i veicoli nuovi di fabbrica e immatricolati in Italia dal **1° marzo al 31 dicembre 2021** (con prezzo da listino inferiore a 50mila euro)

- Il contributo statale è corrisposto dal venditore all'acquirente mediante **compensazione con il prezzo di acquisto** ed è cumulabile con altri incentivi di carattere regionale e locale

Gli incentivi regionali

NEL BIENNIO 2019-2020

LOMBARDIA

(Piano regionale interventi per la qualità dell'aria - PRIA più Accordo di bacino padano 2017)

26,5
milioni di euro

8,5
per le imprese
(sostituzione veicoli leggeri per trasporto merci)

18
per i privati cittadini
(sostituzione auto)

EMILIA ROMAGNA

9 milioni

di cui **4** per la rottamazione dei veicoli commerciali diesel leggeri, metano e Gpl

e **5** per i privati cittadini (rottamazione e acquisto auto elettrica, ibrida, a metano o Gpl)

PIEMONTE

4 milioni per i veicoli commerciali delle piccole medie imprese

VALLE D'AOSTA

1,4 milioni per privati residenti da almeno 2 anni

FRIULI VENEZIA GIULIA

1,4 milioni
Contributo a privati da **2.000 a 6.000 €** per auto ibrido o elettriche solo per famiglie sotto una determinata soglia di reddito

SARDEGNA

4 milioni per le imprese

VENETO

500 mila euro per privati con reddito sotto i **75 mila euro**

TRENTINO ALTO ADIGE

20 milioni

8
le regioni che hanno un piano per la mobilità sostenibile

Fonte: Acea - European Automobile Manufacturers Association; Mise (Ministero dello Sviluppo Economico); Fondazione Caracolo/Enear-Cnr Per una transizione energetica eco-razionale della mobilità automobilistica* (novembre 2019); www.Viviconstile.org

Infografica: Michela Elgiato (L'Ego - Hub)