



**LEGAMBIENTE**

**Le proposte per la Legge di Bilancio 2019**

## ***Incentivare la buona mobilità e tassare inquinamento e spreco***

**Da oggi, 1° ottobre 2019, in alcune città e regioni italiane** (come in altre d'Europa) le autorità locali **bloccano la circolazione ai mezzi più inquinanti** (ad esempio benzina Euro0 e diesel Euro3 a Milano) per mitigare i rischi legati all'inquinamento. Giusto, anche se i divieti non ci piacciono. Ancor più giusto sarebbe allora orientare le **tasse sui trasporti in misura proporzionale all'inquinamento e allo spreco**, non tassare genericamente la mobilità: la possibilità di muoversi (per studio e lavoro, così come per piacere, cultura e relazione) è libertà, va garantito a tutti a prezzi e rischi accettabili.

**La sfida che abbiamo di fronte è davvero grande e ambiziosa: dobbiamo infatti fermare i cambiamenti climatici, ridurre un inquinamento che provoca conseguenze gravissime sulla salute, rendere più vivibili le città.** Non ci basta qualche incentivo o qualche autobus elettrico, ne vogliamo nuove e altre tasse da aggiungere alle tante che già paghiamo nel settore dei trasporti. Ma vogliamo che si inizi a cambiare, con tutta la progressività possibile, il pesante carico fiscale che grava sulla mobilità delle persone in Italia: **72 miliardi di euro nel 2017**. E di più nel 2018. Tasse che vanno nella fiscalità generale, **non servono per coprire i costi sociali dei trasporti, e perfino ingiuste**: spesso, **paga di più chi inquina di meno** (una ibrida Euro6 paga di bollo e carburante di più di un vecchio pickup diesel del professionista con partita iva). E' più caro rottamare un vecchio Euro0 che pagare il bollo alla regione (in media ognuno dei 50 milioni di veicoli a motore – dal ciclomotore al camion - paga 120 euro di bollo all'anno). Il possesso del veicolo costa pochissimo, costa invece molto spostarsi tutti i giorni (11% della spesa della famiglia italiana, Istat). Tanto che, nonostante 38 milioni di auto a disposizione, il 20-22% degli italiani compie meno di uno spostamento al giorno di 5 minuti. era il 17% pre crisi.

**I prezzi legati ai trasporti**, e ancor più alle fonti energetiche, sono talmente influenzati da tasse e da correttivi di mercato da poter essere **considerati dei prezzi "politici"**. Basti pensare all'incidenza sui carburante (attorno al 70% su benzina e gasolio), ma anche sull'elettricità (il costo industriale è circa la metà di quel che paghiamo in bolletta). All'opposto, **paghiamo pochissimo di tasse di possesso sui mezzi di trasporto** (e infatti possediamo 50 milioni di veicoli a motore!), anche vecchissimi, insicuri e inquinanti. Paghiamo relativamente poche tasse sui carburanti a gas (metano e GPL), **meno il gasolio della benzina, senza nessuna proporzionalità rispetto all'inquinamento generato o all'efficienza reale dei motori**. Le tasse e le accise sui carburanti e sull'elettricità prodotta da fonti rinnovabili sono pari a quella che proviene dalle fossili, con il paradosso che siamo costretti a reperire risorse per incentivarle.

Le proposte che formuliamo mirano ad iniziare un cambiamento, progressivo ma radicale, del sistema fiscale che grava sui trasporti, con l'obiettivo di guardare lontano, a **quel che desideriamo si realizzi tra 10 o 15 anni**, quando tante cose saranno cambiate profondamente:

dalle modalità degli spostamenti (**più intermodalità e condivisione degli veicoli e dei viaggi**), ai veicoli per trasportare persone e merci (**leggeri, emissioni quasi zero, rinnovabili**), alla maggior sicurezza (**dalle infrastrutture alle coperture assicurative**), alle stesse necessità di trasporto. Ci vuole **una visione di lungo periodo**: esplicitarla, intraprenderla oggi con coerenza, accompagnata da politiche industriali, infrastrutturali e cittadine, è indispensabile per il consenso di breve e di lungo periodo ai cambiamenti che si propongono.

Il vantaggio di tasse proporzionali a inquinamento e spreco è che, la volta che ci spostiamo puliti e efficienti, diminuiscono immediatamente e percettibilmente. Il consenso a qualsiasi tassazione non precede la tassa, vien dopo, si costruisce col tempo e l'esperienza, se viene percepita come giusta, se premia e non penalizza comportamenti socialmente desiderabili.

## Sintesi delle proposte

Ecco dunque 10 proposte per cominciare a cambiare a partire dal 2019 la mobilità in Italia dando una chiara indicazione di innovazione. Sono tutte **a gettito fiscale inalterato**, perché spostano il prelievo dalle forme più inquinanti a quelle meno. L'obiettivo è di cominciare a pagare di meno ogni scelta, ogni spostamento e viaggio ad emissioni decrescenti, elettrico, muscolare, che utilizzi mezzi più efficienti, condivisi, collettivi. Proposte nel solco di quelle "azioni di accompagnamento" che premiano la mobilità virtuosa e dall'altro applichino il principio "chi inquina paga" del punto 27 del "Contratto di Governo del cambiamento".

- ; . Puntare ad avere un prezzo del **carburante fossile, liquido o gassoso, progressivamente proporzionale al relativo peso molecolare, a parità di gettito fiscale complessivo**. E' una scelta di trasparenza secondo il principio tanto inquina tanto pago. Se fosse stato così, nel 2017, il costo medio della benzina alla pompa sarebbe costato 1,33 euro al litro, mentre il gasolio 1,47 (IVA inclusa). E' possibile una applicazione progressiva, con delega al governo per ridisegnare l'accisa, comunicando ai cittadini subito la prospettiva: chi si sta comprando un'auto che cosa l'attende.
- < Introdurre un "**voucher mobilità sostenibile**" con l'obiettivo di spingere la dismissione del parco veicoli più inquinante e premiare le scelte sostenibili. La cifra potrebbe essere pari a **1.000 euro**, spendibili in 2 anni da chi rottama la propria vecchia auto a combustione, da spendersi in abbonamenti ai mezzi pubblici, sharing, noleggi e acquisto veicoli elettrici leggeri (dal monopattino al quadriciclo passando per l'e-bike). Finanziato con un modesto aumento progressivo del costo di possesso dei veicoli più inquinanti.
- = Spingere la mobilità sostenibile come forma di **welfare aziendale**: i contributi che i datori di lavoro versano in busta paga, **sino a 1.000 euro all'anno**, per **servizi e mezzi di mobilità sostenibile** del dipendente e famigliari a carico, è **escluso dal reddito** (quindi esente da tassazione). In pratica l'attuale norma valida nel 2018 solo per i mezzi pubblici (e limitato a 200 euro all'anno), si estende alle forme di sharing (cittadino o corporate), al noleggio o acquisto di biciclette, ebike e mezzi elettrici leggeri (tricicli e quadricicli), anche idonei al trasporto misto persone e merci (cargo bike).
- > Ridurre al **10% l'IVA sui servizi di sharing mobility** (auto, bici e altro, come avviene per il TPL). Introdurre la possibilità di **scaricare il 100% dell'IVA** sui veicoli (dalle e-bike agli autoveicoli) elettrici in flotte aziendali di mobilità condivisa (corporate sharing), sia quelle usate esclusivamente come i mezzi di lavoro che in **uso anche e occasionalmente individuale in orario extra lavorativo**.
- [ . **Introdurre un incentivo per l'acquisto di auto elettriche**. Un "Bonus" finanziato con un "malus" sulla tassa d'acquisto di un'auto nuova a combustione interna. L'incentivo potrebbe essere di massimo di 6 mila euro (la metà per ibridi plug-in, sotto i 60 grammi CO2 a Km) e il Malus pari all'1% sul prezzo d'acquisto per emissioni di CO2 tra 95 e 120 grammi a Km, il 2% del prezzo su auto oltre 120 grammi (con attuale sistema di prova). In pratica, pagano il bonus per l'elettrico, solo gli acquirenti di auto nuove che inquinano di più di quanto previsto dall'Europa per il 2020 (e in misura crescente con le emissioni).
- ] . **Incentivare le infrastrutture di ricarica private** (in abitazioni, aziende, strutture ricettive, società di gestione flotte, esercizi commerciali...), trattate al pari di ristrutturazioni edilizie, e che quindi usufruiscono di una **detrazione del 50% delle spese in 10 anni**. Rendere possibile la detrazione anche per colonnine ad uso pubblico (garage, attività commerciali), a condizione che siano installate in aree private o in uso privato. L'energia elettrica per la ricarica in ambito pubblico non deve essere gravata di alcuna accisa.
- { . Spingere le innovazioni ambientali **nell'autotrasporto**: vincolare le detrazioni fiscali sulle accise gasolio a interventi sui mezzi per la sostituzione o trasformazione a elettrico o biometano (in particolare bio-GNL). Dal 2020, con apposito decreto da mettere a punto dal governo (Ambiente e Trasporti), il biometano usato come carburante nei trasporti, potrebbe essere progressivamente esentato da ogni accise e proporzionalmente non più incentivato. Principio da estendere a tutte le fonti rinnovabili: niente tassazione, ma niente incentivo.

- } . **Rendere possibile la circolazione dei mezzi di micromobilità elettrica.** Oggi è vietata la circolazione su strada di monopattini, monoruota ed altri mezzi che permettono di muoversi in brevi tratti urbani e di portarli sui mezzi pubblici. Proponiamo di equiparare questi mezzi alle bici nel codice della strada, ma con limiti di **velocità non superiori ai 25 km/h**, sia per quelli basati sul principio di auto bilanciamento, come hoverboard e monoruota, sia quelli a propulsione elettrica come monopattini fino a 300 watt. Proponiamo inoltre di consentire il trasporto gratuito di biciclette ed e-bike pieghevoli e di mezzi di micromobilità elettrici su autobus, treni metropolitani e treni regionali.
- ~. **Introdurre vantaggi per chi porta servizi di rete:** Abilitazione di nuovi modelli di business che consentano agli utilizzatori finali di veicoli elettrici di accedere a programmi di remunerazione per erogazione di servizi finalizzati a migliorare la stabilità delle reti. In pratica: chi, disponendo di auto elettrica e contatore intelligente, decide di scambiare una quota di elettricità con la rete elettrica come se fosse un sistema di accumulo.
- ; : . **Premiare i Comuni che scelgono obiettivi più sfidanti nei propri PUMS.** Ampliare e privilegiare i finanziamenti per i comuni che nell'ambito degli investimenti previsti dai PUMS (almeno adottati) prevedono obiettivi di accessibilità ai diversi quartieri urbani con mezzi diversi dall'auto di proprietà e quota di elettrico-muscolare. Introdurre, con apposito decreto, regole omogenee in materia di fiscalità comunale, allo scopo ridisegnare lo spazio pubblici (bene comune), a vantaggio non solo alla sosta dei veicoli, ma anche alla mobilità debole, alle relazioni di vicinato, al commercio, al verde e permeabilità del suolo, alle nuove infrastrutture per l'elettrificazione e alla smartless ...