Incentiviamo i mezzi elettrici con una diversa modulazione del bollo
Ricambio auto con riduzione dei mezzi in circolazione (bonus-malus)

L'obiettivo oggi non può più essere la pura sostituzione (rottamazione) delle automobili, ma anche una riduzione importante del tasso di motorizzazione automobilistica privata. Ecco perché deve aumentare la tassa di possesso automobilistica, oggi molto, eccessivamente, bassa. E la contemporanea offerta, incentivata proprio in ragione delle risorse rese disponibili, di una alternativa di servizi (abbonamenti), noleggi e mezzi a bassa emissione sostitutivi.
La tassa automobilistica (o bollo auto, in passato denominata anche tassa di circolazione) è un tributo locale, che grava sugli autoveicoli e motoveicoli immatricolati in Italia, il cui versamento è a favore delle Regioni di residenza. La debbono pagare tutti i proprietari di veicoli, a prescindere dall'uso: produce un gettito di **6 miliardi** (in media appena 162 euro ad autoveicolo, 120 euro a veicolo, perché moto e mezzi di lavoro pagano meno!) e presenta un elevato tasso di evasione (in certe regioni anche 20%). Oggi un pickup, omologato come autocarro, a seconda delle regioni, può pagare solo qualche decina di euro all'anno. Un furgone con carico maggiore di 3,5 tonnellate paga 135 euro all'anno. Un vecchio autoarticolato, superiore alle 12 tonnellate di carico, arriva a malapena a mille euro all'anno!
Se l'Italia detiene uno dei più alti tassi di motorizzazione al mondo è anche perché tenere la vecchia auto non costa nulla. Poiché tassare ulteriormente il nuovo rischia di incentivare l'usato inquinante, allo scopo di incentivare la nuova mobilità sostenibile è meglio aggiungere una tassa nazionale di scopo ai 49 milioni di veicoli a motore in circolazione.
Proponiamo di renderla **progressivamente proporzionale all'inquinamento generato,** oltre che in base alla potenza e alla portata (quindi potenziale occupazione e usura dell'infrastruttura) come oggi: i camion più vecchi debbono pagare molto di più (anche decine di volte più di una utilitaria euro 5 o 6), seguono le auto diesel più vecchie (un'auto diesel euro 0 potrà pagare anche 10 volte di più di una utilitaria meno inquinante di oggi). Esentati come oggi i veicoli per disabilità, i veicoli storici (30 anni). Esentati, ma solo per i primi 5 anni e come misura incentivante provvisoria, i veicoli a metano (nella prospettiva del biometano), ibridi ed elettrici. Per tutti gli altri, la tassa di possesso deve costare annualmente di più della rottamazione e radiazione del veicolo: possedere un'auto è un costo (spazio pubblico, aria pulita, sanità, controlli e polizia stradale, servizi...) per la collettività nazionale. La mobilità è un diritto, il possesso di un mezzo di trasporto è anche una responsabilità e un costo sociale (suolo pubblico, infrastrutture, vigilanza, incidentalità, sanità, ecc).
Abbiamo ipotizzato, per il primo anno, un modestissimo aumento della tassa automobilistica di 5 € per le auto Euro 6 e, in incremento di 5 € ogni classe di emissione inferiore, sino a 35 € per gli euro 0. Per le auto a benzina, gpl/benzina e gasolio (esenti per ora metano nella prospettiva del biometano, ibride elettriche). Nell'anno successivo l'aumento raddoppia. Si tratta di un aumento medio annuo della tassa automobilistica del 15% circa, ma crescente, in modo da indurre i proprietari del mezzo di pianificare la sua dismissione e la possibile alternativa (abbonamento, noleggio, bici elettrica o auto a basse emissioni).
Per i veicoli commerciali si propone un aumento maggiore: si tratta infatti di mezzi di lavoro che oggi pagano pochissimo. Un paragone: l'occupazione suolo pubblico per i tavolini di un bar in un quartiere periferico di Milano costa 120 € a metro quadro occupato. Un furgone con un carico massimo inferiore ai 3,5 t paga appena 146 €/anno pur occupando una quindicina di metri quadrati da fermo: se fosse un bar dovrebbe pagare 1.800 €. E' stato supposto quindi un aumento della tassa automobilistica tra i 20 € (euro 6) e i 140 € (euro 0) per i veicoli commerciali leggeri e per i veicoli speciali (dalle betoniere e alle frigittorie). Il doppio per gli autocarri pesanti. Le classi di inquinamento più vecchie rappresentano veicoli già ammortizzati da anni che provocano, se usati intensamente, una fonte di inquinamento rilevante.
Infine, nel gettito previsto nel secondo e terzo anno, è stato previsto un incremento significativo delle dismissioni, soprattutto degli euro 0, 1 e 2. Gli euro 0, che negli ultimi anni sono stati dismessi nella misura del 4% all'anno, si suppone che diminuiscano ad un tasso del 10%. Metà del gettito deriva da forgoni e camion,l'altra metà dalle automobili.

Con queste ipotesi, in gettito reso disponibile per misure incentivanti risulta essere di un miliardo il primo anno, 2 il secondo e 3 il terzo anno. Risorse disponibili non solo e non tanto per incentivare l'acquisto di nuove auto a “quasi zero emissioni”, ma soprattutto per politiche e servizi sostitutivi all'auto di proprietà, specie in ambito urbano.

Andrea Poggio, mobilità sostenibile e stili di vita, Legambiente ONLUS