LEGAMBIENTE

Proposte Legge di Bilancio 2020

Principi guida: liberi e mobili

Anche l'anno scorso abbiamo presentato le nostre proposte alla Legge di Bilancio in materia di mobilità e trasporto: tra le altre il ***bonus-malus auto e moto elettriche****, home box di ricarica inclusa, e la sperimentazione sulla* ***micromobilità elettrica****. Oggi qualche decina di migliaia di persone si spostano "micromobili" a zero emissioni in città e le vendite di auto elettriche sono più che raddoppiate (saranno 11 mila a fine anno). Bene. Ora dobbiamo correggere il tiro di quel che ancora non funziona. Sulla micromobilità elettrica chiediamo al Ministero dei trasporti di semplificare gli adempimenti comunali equiparando le norme micromobilità alle bici e definendo in modo univoco aree e modalità di circolazione, sino alla regolamentazione definitiva nel codice della strada. Oggi infatti solo una quindicina di città sono riuscite a regolamentare la sperimentazioni: in tutti gli altri comuni è il far west. Ma questa non è materia di legge di bilancio. Ma anche il bonus – malus auto, da solo, è una "manovra" che interessa solo il segmento alto del mercato: "punisce" auto costose ad alte emissioni e favorisce auto elettriche altrettanto costose.* ***Non interessa la mobilità già elettrica per tutti****, non interessa il pensionato con l'Euro0 benzina né il pendolare con l'Euro3 diesel che non possono più circolare in città: dalle e-bike sino ai quadricicli leggeri e pesanti, dal monopattino all'auto in sharing come tutti mezzi pubblici (dal tram sino al treno, ma anche il bus a chiamata, taxi, scale mobili, ascensori, funivie, cremagliere, ecc), la mobilità elettrica che, nelle città italiane, copre già tra il 10 e il 50% degli spostamenti quotidiani.*

Ecco allora i principi guida delle nostre proposte:

- ***lo stato deve assicurare l'accesso a servizi e mezzi di mobilità*** *delle persone e delle merci, per tutti, efficienti, economici, sicuri e possibilmente a emissioni zero o quasi.*
- *le auto in circolazione sono più numerose delle patenti di guida, dobbiamo ridurle: non vogliamo più essere considerati un popolo di automobilisti in coda, ma* ***cittadini liberi e mobili di poter andare dove e quando ci pare, con il mezzo più utile, anche in automobile quando serve****.*

Per questa ragione chi inquina meno e chi ingombra meno deve poter anche pagare meno. Il ***gettito fiscale del trasporto deve diminuire****, anche grazie alla fine dei combustibili fossili e di conseguenza alle accise carburante (****37 miliardi di euro all'anno****). Ma, dal momento in cui si presenta una alternativa, quella che ingombra, danneggia, uccide o inquina (rumore, emissioni, contaminazioni) di più deve costare di più. Proponiamo di togliere o non mettere accisa sui carburanti davvero rinnovabili (biocarburanti "avanzati") e l'elettricità per il trasporto. Se ogni anno riduciamo le fossili nei trasporti, la tassazione si riduce in proporzione.*

Non succede oggi, a causa dei ***SAD (sussidi ambientalmente dannosi)*** *censiti ufficialmente, almeno in parte, dal Ministero dell'Ambiente. Il principale, di cui si chiede un iniziale riequilibrio,*

riguarda il gasolio, molto meno costoso anche se più inquinante e a minor contenuto energetico della benzina. Ma neanche il Ministero dell'Ambiente è riuscito a coglierli tutti: mancano gli sconti sulle accise del gpl e metano autotrasporto (circa 300 milioni di vantaggio ingiustificato), i sussidi ai biocarburanti dannosi, come l'olio di palma e derivati (600 milioni).

Ecco quelli censiti dal Ministero dell'ambiente nel settore dei trasporti (oltre 10 miliardi di euro all'anno): quasi 5 mld il differenziale di costo non giustificato tra gasolio e benzina, 1,3 mld lo sgravio accisa nel settore del trasporto merci e in altri 1,5 mld gli altri sussidi al consumo di gasolio (agricolo, termoelettrico, riscaldamento, esercito, ferroviario, ecc). Trasporto aereo: sino a 1,6 mld, anche se non completamente esigibili sulla base del diritto internazionale, ma esigibile (per esempio) come diritto di scalo aeroportuale eventualmente modulabile in relazione al tipo di aviomobile più o meno inquinante. Trasporto navale, con valutazioni analoghe al trasporto aereo.

Fine dei SAD e applicazione del principio chi inquina paga, è l'unico modo corretto di ridurre le tasse. Rimodularle subito rendendole proporzione all'inquinamento per diminuirle contemporaneamente alle emissioni inquinanti. Premiando subito la scelta di mobilità e il comportamento virtuoso. Ecco perché proponiamo l'avvio di una ***rimodulazione delle accise carburanti fossili e della tassa circolazione: aumenteranno le tasse per chi inquina, ma diminuiscono subito per la mobilità "per tutti" e chi inquina di meno****.*

Per esempio: una utilitaria (Yaris) ibrida benzina Euro6 che percorra 10 mila km, consuma 750 litri di benzina all'anno, paga poco meno di mille euro all'anno di tasse (accise, bollo, Iva, tasse sull'assicurazione). Più o meno quanto ne spende un professionista che si compri allo stesso prezzo un pickup usato (Mitsubishi L200) Euro3 che, per fare gli stessi km, consumi quasi il triplo di gasolio (2.100 litri) e inquina dieci volte di più, scaricando l'IVA e pagando meno il gasolio e quasi nulla di bollo. Oggi conviene inquinare. L'inquinamento aumenta i costi pubblici e le tasse non riescono a diminuire.

Ma lo Stato non parla alla società e alle famiglie solo con incentivi e tasse. Bensì in almeno altri due modi. Con la coerenza delle politiche regolatorie e con il sostegno della ricerca e dell'innovazione.

Sulla regolazione e i piani di indirizzo*: non basta evitare che comuni, regioni e ministeri si muovano in ordine sparso o contraddittorio in materie decisive come il Piano Clima e Energia, i Piani di Risanamento dell'aria, i PUMS, il Piano trasporti e la Road Map Mobilità sostenibile, occorrono anche decidere di imboccare insieme una nuova direzione di marcia, darsi obiettivi chiari (2030 fine commercializzazione veicoli a combustione interna per arrivare alla quasi decarbonizzazione dei trasporti per il 2030). Il governo e il parlamento costituiscano tavoli permanenti di consultazione e negoziazione sociale con tutte le rappresentanze sociali (industrali, cittadini consumatori e ambientalisti, lavoratori, istituzioni).*

E infine, ***innovazione****. Ora soprattutto nelle città, ma per diffondere poi soluzioni e servizi innovativi a tutto il territorio. Con una visione multisettoriale: ad esempio usare la grande capacità di accumulo delle batterie dei veicoli per la stabilità della rete con sviluppo rinnovabili solare e l'eolico. Favorire le comunità energetiche, nei quartieri cittadini, nelle vallate, pensando insieme alle necessità delle famiglie, delle imprese e ai servizi come la mobilità delle persone e delle merci.*

1. rottamazione

Per chi rottama la vecchia auto (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). In questo modo l'accesso al bonus rottamazione è per tutti, non solo per chi può acquistare auto elettrica.

Cosa hanno già fatto di simile i comuni?

A **Bologna**: Dal 1 gennaio 2020 la ZTL ambientale vietata ai veicoli inquinanti o seconda auto di proprietà anche dei residenti associata a bonus mobilità fino a 1000 euro l'anno a chi sceglie di muoversi col bus, con i taxi/Ncc, col car sharing o col bike sharing. Abbonamenti al bus scontati dal secondo figlio in poi, per gli over 70 abbonamento gratis.
A **Milano**: in occasione AreaB, contributi (70% del prezzo, sino a 2 mila euro) per sostituire auto e moto inquinanti di residenti (reddito ISEE 20 mila euro) anche scooter elettrico, una cargo bike anche a pedalata assistita o elettrica, e 70% di sconto all'abbonamento TPL.

Spesa e copertura

Tetto di spesa per rottamazioni 2020: 500 milioni. Limitando per quest'anno incentivo rottamazione alle città metropolitane e alle città con più di 30 mila abitanti. Distribuito e affidato ai comuni in proporzione al parco circolante.
Copertura: proventi aste CO2 del Ministero per l'Ambiente per un importo pari a 200 milioni (2/5 del totale disponibile); aumento accise solo gasolio (tutti utilizzi), meno di 1 cent al litro = 230 milioni; aumento euro bollo a veicoli Euro0 benzina e Euro4 diesel (1 euro affidato alle Regioni) e per i veicoli lavoro (dal Pickup al camion, che oggi pagano molto poco in relazione all'auto) pari a 10 euro all'anno = 70 milioni.

2. welfare mobilita'

Defiscalizzazione alla mobilità pendolare sostenibile finanziati dalle aziende (ed enti) per dipendenti e famigliari: come già oggi per il solo TPL. Sino a mille euro a dipendente all'anno, se dichiarati in busta paga, non costituisce reddito (esente IRPEF) e quindi esentasse. Sino a mille euro all'anno, messi a disposizione delle aziende per famiglie di dipendenti, per acquistare abbonamenti al trasporto pubblico, servizi sharing mobility cittadino, e utilizzi a carico del dipendente di veicoli in flotte aziendali in "corporate sharing" (cioè auto quadricicli o moto usate per lavoro, ma disponibili per la mobilità privata dei dipendenti e famigliari).

Spesa e copertura

Oggi la misura valida solo per il TPL e ferrovia (anche interregionale), stimiamo che coinvolga non più di qualche decina di migliaia di lavoratori in aziende dotate di politiche di welfare-mobilità. Se si diffondesse di più (contribuirebbe alla riduzione del cuneo fiscale) e allargato alla sharing mobility, si potrebbe ipotizzare una stima di "mancata entrata" irpef pari a circa (100 mila lavoratori x 100 euro/anno) 10 milioni di euro. Fittizia, si diceva, perché in realtà il TPL è in buona parte a carico della spesa pubblica e parte degli abbonamenti e dei flussi finanziari generati sarebbero

aggiuntivi. Stima: 10 milioni. Da coprire con un modestissimo aumento accise gasolio (in millesimi di euro al litro), vedi punto 8.

3. sharing mobility

Agevolazione IVA per la sharing mobility (10%, come sui biglietti di mezzi pubblici). Estesa anche alla sharing mobility che utilizza motori endotermici sino al 2021.
Per le flotte aziendali elettriche usate come veicoli in condivisione anche per gli spostamenti privati dei dipendenti, oltre IVA 10% di cui sopra, anche la deducibilità totale per acquisto o noleggio a lungo termine di veicoli di qualsiasi natura e potenza.

Spesa e copertura

Si stimano mancate entrate pari a 6 milioni all'anno. Da coprire con un modestissimo aumento accise gasolio (in millesimi di euro al litro), vedi punto 8.

4. "bonus" elettrico

Incentivo, 20% del prezzo, sino ad massimo di 3 mila euro, per acquisto di mezzi elettrici ed elettromuscolari leggeri (dall'e-bike al quadriciclo), anche indipendentemente dalla rottamazione di un veicolo a motore a combustione (come oggi per auto elettriche e plugin).
Inalterato incentivo auto elettrica (4 mila euro). Proposta di non incentivare più le plug-in (non ci convince l'uso improprio (non vengono ricaricate) nel canale di vendita oggi prevalente, l'uso promiscuo nelle flotte aziendali).

Spesa e copertura

La parte auto è una riconferma entrate ed uscite già previste dalla Legge di Bilancio 2019. Per la misura aggiuntiva di "bonus" elettrico per veicoli leggeri (da e-bike a quadriciclo) si può stimare un costo in mancate entrate pari ad un massimo di 15 milioni (10 mila mezzi), da compensare con avanzo non usato 2019 (buona parte dei 10 milioni messi a copertura, circa 8 milioni) e da disponibilità residua (stimata in altri 7-8 milioni di euro) della differenza bonus-malus auto 2019.

5. Iva mezzi elettrici e rigenerazione Bus

Per acquisto di mezzi elettrici per trasporto pubblico, condiviso (sharing mobility pubblica e comunità, anche corporate) e noleggi a breve, IVA agevolata al 10%.
Proposta di lancio di nuova filiera industriale: rigenerazione (e non solo retrofitting) in elettrico autobus e mezzi speciali (tecnologia tutta italiana). In questo modo sarebbe possibile mezzi elettrici speciali dimezzandone il prezzo, quindi allo stesso prezzo di un nuovo Euro6 diesel.

Spesa e copertura

Per 2020 stanno nella previsione di spesa pluriennale del Piano Trasporti e la minor entrata IVA

genera d'altra parte una minore spesa di copertura del disavanzo generato dal TPL. Unico impegno normativo aggiuntivo da parte dello stato definire norme tecniche, procedure di appalto da parte dei comuni e delle società di trasporto per l'acquisto di mezzi elettrici rigenerati.

6. costo elettricita' per la mobilità

L'energia elettrica per la ricarica in ambito pubblico o privato, non deve essere gravata di alcuna accisa (come oggi). Inoltre è tra le facoltà degli stati membri, concordandolo con la Commissione, decidere di ridurre gli oneri di rete per l'elettricità usata per i mezzi elettrici pubblici e la mobilità condivisa con mezzi elettrici.

Spesa e copertura

La misura è già stata studiata da ARERA (Autorità energia) e può trovare copertura nella bolletta elettrica.

7. no tasse x rinnovabili e no a olio di palma

Zero accisa anche per tutti i bio-carburanti "avanzati" (rinnovabili vere), abolizione dal 1 gennaio 2021 di sussidi a olio di palma (e derivati), olio di soia e progressivamente dal 2025 a tutti i non avanzati.

Spesa e copertura

Zero accise su biocarburanti avanzati riguarda al momento meno di 50 mila tep, con una minor entrata di qualche decina di migliaia di euro. Trascurabile. Tale mancata entrata potrebbe essere più che compensata (nei primi anni) dall'applicazione di una accisa crescente per il metano (e GPL) iniziando con 3 centesimi di euro (da 0,004 a 0,04 al Kg). Un segnale di differenza con il biometano sostenibile. Si tratta solo di togliere dalla contabilità (e riconoscimento dallo scambio di certificati di biocarburanti) sia l'olio di palma (e acidi grassi derivanti dal loro trattamento) che l'olio di soia (la cui caduta dei dazi europei ha provocato forti pressioni per la deforestazione dell'Amazzonia).

Considerazioni e funzionamento perverso del meccanismo del sussidio

Ogni famiglia che con un'auto faccia mille litri di carburante all'anno paga 16 euro in più per biocarburanti (dati GSE). 0,6 miliardi di euro/anno che alimenta i titoli (CIC) di scambio tra distributori (non è quindi una tassa). Quasi tutto biodiesel (89%). Olio di palma (11%) e acidi grassi di importazione indonesiana (37%, quindi sottoprodotti derivati da olio di palma. Analisi ciclo di vita (LCA) dimostra che un litro di olio di palma comporta emissioni CO2 triple rispetto al gasolio fossile. E' quindi un sussidio ambientalmente dannoso (SAD). Finanzia distruzione foreste tropicali. Analoga spesa potrebbe alimentare biocarburanti da rifiuti organici e biomasse di scarto nazionali: olii vegetali usati, scarti agricoli per bioetanolo sostenibile, biometano da rifiuti e scarti agroalimentari…

8. Rimodulazione accise carburanti

Riduzione sperequazione accise tra carburanti, cercando di ridurre la sproporzione tra inquinamento generato e vantaggi fiscali: riduzione delle accise sulla benzina di 7 centesimi al litro, aumento di 3 centesimi al litro per il gasolio.

Spesa e copertura

Sostanziale pareggio. La rimodulazione accise sui carburanti vale oltre un miliardo, ma genera un aumento del gettito per lo stato di appena 300 milioni da usare (almeno in parte) è sostegno di altre forme di mobilità, come la proposta "1- rottamazione".

9. Sussidi autotrasporto e trasporto aereo

Eliminazione sussidi autotrasporto per i camion Euro3 e uso dello stesso importo in incentivo sostituzione con mezzi nuovi a GNL, nella prospettiva del bio-GNL con biometano avanzato (quindi il solo esente accise).
Tutti devono cominciare a pagare, anche gli aerei e le navi, oggi a zero accise. Per i voli aerei, se non possibile, a causa dei necessari accordi europei, già per il 2020 si può stabilire una tassa aeroportuale per ogni atterraggio e decollo in scali nazionali.

Spesa e copertura

I sussidi autotrasporto sono già stati tolti sino all'Euro2 in cambio di incentivi all'acquisto di mezzi a GNL, con decreti del ministro Delrio. Solo così l'età media dei camion in Italia è scesa da 18 a 14 anni di anzianità. Si propone di proseguire lungo la stessa strada, eliminando dall'anno prossimo le accise all'Euro3 (15-20 anni di anzianità).
I proventi della tassa aereoportuale potrebbero sostenere progetti e proposte per ambientalizzazione degli aeroporti, anche in relazione con i Piani di Risanamento Aria. Per i viaggi aerei meglio tassare (magari in funzione consumi e inquinamento) atterraggi e decolli: una tassa a passeggero penalizza i viaggi a pieno carico, non premia l'efficienza e quindi forse è meno appropiata.

10. smart city & ciclabilità

Privilegiare, nei trasferimenti statali ai comuni, i piani (PUMS, PAES, …) con obiettivi integrati e sfidanti, basse emissioni, elettrificazione trasporto, smartless, quartieri "car free", 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.

Spesa e copertura

60 milioni in più all'anno (e per il 2020). Da coprire con un modestissimo aumento accise gasolio (in millesimi di euro al litro), vedi punto 8. Le città, le aree metropolitane, le conurbazioni urbane dense e trafficate (Comuni consorziati che sviluppino PUMS per aggregati di più di 100 mila abitanti) sono già ora oggetto di erogazioni di contributi per investimento TPL da parte del governo nazionale e della Commissione Europea, sia diretti che attraverso le Regioni.