

Obiettivi e azioni per la decarbonizzazione dei trasporti e la mobilità a zero emissioni

CARTA di E_mob 2022

1. LA MOBILITÀ URBANA

A. Mobilità condivisa: Car sharing e taxi

- Rivedere aliquota IVA per i servizi di car sharing elettrico, si propone riduzione al 10%.
- Assicurare alle stazioni ferroviarie il ruolo di hub della mobilità condivisa ed elettrica, attraverso il coinvolgimento delle amministrazioni locali per la definizione dei nuovi servizi (es. lo sharing motorizzato in tutte le sue forme il bus elettrico)

1

B. Autobus elettrici: Opzione di noleggio per il Trasporto Pubblico Locale

- Rendere disponibili i fondi del PSNMS e PNRR per i mezzi BEV anche al Noleggio operativo, al Leasing operativo, a Partenariati Pubblici Privati ed a formule a canone unico che comprende tutto il servizio TPL, ivi inclusa la ricarica.
- Prevedere una riduzione degli oneri di sistema per le aziende di TPL che elettrificano la propria flotta di autobus.

2. IL MERCATO DEI VEICOLI

A. Veicoli di categoria M1 (auto): proroga dell' Ecobonus per fascia 0 - 20 g CO2/km 2022-2025

- Rendere strutturale l'Ecobonus per veicoli M1 nel periodo 2022-2025. In base all'aumento delle quote di BEV (veicoli completamente elettrici) sul totale del mercato si può prevedere un decalage degli incentivi unitari a partire dal 2023.

B. Elettrificazione delle Flotte aziendali: e politica fiscale agevolata

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



- a. Revisionare i meccanismi di deducibilità per le flotte aziendali e P.IVA a uso promiscuo e non esclusivamente strumentale all'attività di impresa, per leasing, acquisto o noleggio di un veicolo BEV (0-20 gCO₂/km) nella misura del 100% dell'ammortamento o del costo operativo del noleggio.
- b. Revisionare la percentuale di detrazione IVA forfettaria dall'attuale 40% al 100% per le vetture BEV (0-20 gCO₂/km).

C. Elettrificazione delle Flotte della Pubblica Amministrazione

- a. Garantire il rispetto dell'attuale direttiva con l'acquisizione di almeno il 25% al 2022 e il 50% al 2025 delle flotte PA a zero emissioni.
- b. Nella selezione della migliore offerta nelle gare pubbliche di acquisto o noleggio, sostituire il prezzo di acquisto con il costo a vita intera, che include quello di gestione e di alimentazione.
- c. Prevedere contributi immediate per l'acquisizione dei mezzi per la raccolta e il trasporto dei rifiuti urbani e per la pulizia stradale per poter applicare le regole obbligatorie approvate dal Ministero della Transizione Ecologica (MITE) che aggiornano e sostituiscono i criteri ambientali minimi sulla gestione dei rifiuti urbani disciplinati con DM 13 febbraio 2014, che entrano in vigore dal 3 dicembre 2022.

D. Trasporto Navale

- a. Prevedere una data ultima oltre la quale sarà possibile navigare sui fiumi e laghi nazionali esclusivamente con imbarcazioni elettriche, come già avvenuto in diversi paesi europei.
- b. Prevedere lo stanziamento di fondi destinati ad incentivare il retrofit delle imbarcazioni attualmente dotate di motore termico, come da mozione approvata in parlamento
- c. Prevedere, attraverso una modifica del PNRR, degli stanziamenti per l'acquisto di mezzi navali elettrici per il trasporto pubblico delle persone.

E. Trasporto Merci

- a. Prevedere l'accesso agli incentivi dedicati ai veicoli N1 N2 N3 a zero emissioni anche senza contestuale rottamazione e prevedere un sostegno anche al noleggio, che ha rappresentato più dell'80% dei BEV N1 nel 2021.

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



- b. Concertare con i comuni le regole per prevedere una graduale eliminazione del trasporto delle merci con mezzi endotermici nelle aree ZTL e LEZ

3. LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA E SISTEMA ELETTRICO

A. Infrastrutture di ricarica (IdR) private per edifici residenziali, parcheggi aziendali e trasporto merci

- a. Prevedere un Fondo tra il 2022 e il 2026 dedicato all'erogazione, ai residenti o alle imprese che installino punti di ricarica a servizio dei residenti, di contributi per l'acquisto e l'installazione di IdR in ambito residenziale, nonché per l'adeguamento e la predisposizione degli impianti elettrici a servizio delle infrastrutture di ricarica stesse.
- b. Prevedere un supporto continuativo tra il 2022 e il 2026 alle imprese per acquisto, installazione e connessione di infrastrutture di ricarica per mezzi propri o dei propri dipendenti.
- c. Introdurre appositi incentivi per ridurre il differenziale di costo dell'infrastruttura bidirezionale (ad oggi circa il doppio) rispetto a quella unidirezionale per diffondere progressivamente infrastrutture di ricarica di ultima generazione dotate di tecnologia vehicle to grid (V2G).
- d. Prevedere un fondo dedicato per le infrastrutture di ricarica per il trasporto merci elettrico, per l'applicazione delle CAM sul trasporto e gestione dei rifiuti. La misura potrebbe accogliere dei fondi dedicati all'infrastruttura di ricarica specifica per i veicoli merci sia nei centri logistici, sia nei rimessaggi dei mezzi, sia nei nodi di consegna in ambito urbano (zone commerciali, GDO, ecc.).

3

B. Installazione HPC in autostrada

- a. Velocizzare la definizione delle caratteristiche dei bandi pubblici e avviare i procedimenti competitivi da parte dei concessionari autostradali in tempi rapidi.
- b. Separare la concessione della distribuzione di carburanti e della ristorazione da quella per installazione e gestione delle IdR.

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



- c. Applicare i bandi a tutti i concessionari autostradali (pubblici e privati) per tutte le subconcessioni.
- d. Inserire requisiti minimi di potenza, qualità e controllabilità da remoto delle IdR da installare, al fine di garantire un buon servizio al cliente finale.
- e. Estendere l'applicazione anche alle aree di sosta oltre che alle aree di servizio.

C. Utilizzo dei fondi stanziati nel PNRR per le IdR in ambito urbano ed extraurbano

- a. Ampliare la platea dei beneficiari: non si dovrebbero avvantaggiare solo i Distributori di carburante, ma tutte quelle fattispecie che permettono di non sottrarre suolo pubblico e di sfruttare punti di consegna (POD) esistenti (esempio: supermercati, centri commerciali).
- b. Prevedere il Cofinanziamento per i costi di HW, installazione e connessione alla rete elettrica.
- c. Prevedere lotti di incentivazione e criteri di accesso compatibili con i tempi autorizzativi e di richieste di connessione.
- d. Considerare l'infrastruttura di ricarica come un'infrastruttura critica per il paese, in modo da definire requisiti minimi sia per le soluzioni infrastrutturali (affidabilità, cybersecurity, accessibilità ai disabili) sia per l'operatore che le realizzerà ed eserciterà.

4

D. Tariffe di ricarica agevolate

- a. Applicare quanto previsto dal recepimento della Renewable Energy Directive II (RED II), ovvero che il prezzo dell'energia elettrica (incluso quello degli oneri) sui punti di ricarica ad accesso pubblico (tariffa BTVE) sia paragonabile a quello di un cliente residente domestico, al fine di accelerare l'utilizzo di veicoli BEV da parte di chi non possiede un posto auto privato. A tal fine si possono inserire anche politiche incentivanti per quelle fasce orarie in cui il sistema elettrico presenta meno vincoli di disponibilità di potenza (ovvero la fascia notturna e festiva F2-F3).
- b. Prevedere una tariffa di ricarica per le pertinenze domestiche (garage che non possono essere connessi allo stesso contatore domestico) paragonabile a quella domestica, al contrario di quanto avviene oggi, in cui le pertinenze domestiche sono costrette ad

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



utilizzare la stessa tariffa delle attività commerciali in bassa tensione (ovvero BTA, bassa tensione altri usi).

E. CIC per elettricità da fonti rinnovabili e Comunità energetiche

- a. Estendere i Crediti di Immissione al Consumo anche all'elettricità da fonti rinnovabili (oggi solo biometano/biogas/biocombustibili). Tale misura non ha costi per lo Stato perché in capo ai Soggetti Obbligati, i Crediti si accumulano in base alla quantità di kWh rinnovabili erogati dalle IdR e può essere previsto il ribaltamento del vantaggio sul prezzo di ricarica al cliente finale.
- b. Promuovere e diffondere l'adozione di comunità energetiche, prevedendo una premialità per Comunità Energetiche che includano IdR.

4. LA FILIERA DELLA MOBILITA' ELETTRICA

A. Riconversione Industriale

- a. Adattare gli strumenti di politica industriale esistenti (Contratti di Sviluppo, Credito Formazione, super ammortamento, iper-ammortamento, fondo garanzia per le PMI, Credito di imposta R&S), per rispondere meglio alle esigenze delle imprese.
- b. Estendere i finanziamenti ottenuti (es. Garanzia Italia) a 15 anni per poter gestire al meglio eventuali investimenti e ristrutturazioni aziendali.
- c. Supportare e accompagnare le piccole e medie imprese all'accesso dei fondi disponibili attraverso strumenti di politica fiscale che agevolino anche le aggregazioni tra esse e la crescita dimensionale delle aziende, come, ad esempio, un aumento del finanziamento a fondo perduto per investimenti di R&D in caso di contratti di rete.
- d. Esporre i dati di spesa dei fondi di politica industriale disponibili per le imprese negli scorsi anni per capire da quali imprese sono stati impiegati e per quali tipi di investimento.
- e. Incidere in ambito Europeo sui fondi per la Giusta Transizione, eliminando gli attuali vincoli territoriali ed estendendo ad aree ora industrializzate la possibilità di accesso a fondi finora disponibili alle sole aree di crisi.

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



- f. Rimodulare il meccanismo di credito di imposta in quanto non sempre le piccole e medie imprese hanno capienza fiscale per beneficiarne.

B. Formazione e Piano Transizione 4.0

- a. Rafforzare le competenze tecniche dei lavoratori addetti ai processi produttivi, alla progettazione e fabbricazione dei prodotti, alle reti di vendita e assistenza post-vendita.
- b. Avviare una nuova mappatura delle competenze mirata ad evidenziare tutte quelle nuove conoscenze e abilità richieste dai nuovi impieghi.
- c. Potenziare i dottorati industriali e la creazione di ITS per l’inserimento di figure altamente specializzate in chimica batterie, elettronica di potenza ed elettrotecnica. Aumento sgravi per assunzione a fine ciclo.
- d. Istituire fondi dedicati all’assunzione di personale specializzato (laureati e diplomati tecnici).
- e. Potenziare lo strumento del credito d'imposta per la formazione del personale, già previsto dal Piano Nazionale Impresa 4.0, per i lavoratori addetti ai processi produttivi, alla progettazione e fabbricazione dei prodotti, ma anche alle reti di vendita (concessionari) e assistenza post-vendita (officine) con un focus sull'elettrificazione e la digitalizzazione della mobilità.

6

c. Filiera delle Batterie

- a. Sostenere gli investimenti sulla Filiera delle batterie dei veicoli elettrici a 360°, non solo, quindi, sulla produzione ma anche sulla *second life* (riconversione per utilizzo stazionario) e sul riciclo delle materie prime.
- b. Avviare il processo di affrancamento dai paesi asiatici riguardo la lavorazione delle materie prime e la produzione delle batterie.
- c. Normare le caratteristiche delle materie coinvolte all’interno del processo di second life e riciclo delle batterie.



5. SETTORE E-BIKE

1. Attivare una campagna nazionale di Pubblicità Progresso per sensibilizzare i cittadini sui benefici dell'uso di bici ed e-bike non solo legato al tempo libero.
2. Impegnare e sostenere le pubbliche amministrazioni ad informare e sensibilizzare la cittadinanza sui benefici personali e pubblici della mobilità dolce. (risparmio di denaro, esercizio fisico , riduzione dei tempi di spostamento nelle città, riduzione del traffico e di consumo di suolo, dei costi di manutenzione stradale, taglio importante delle emissioni acustiche, di inquinanti e di gas serra.
3. Rendere operativi il “Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana” e “Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche”
4. Favorire progetti di intermodalità con bus, treni e altri mezzi di trasporto pubblico.
5. Potenziare l'intermodalità tra i diversi mezzi di trasporto è una delle soluzioni più efficaci per incentivare l'uso delle due ruote a pedali per le tratte urbane e per raggiungere i luoghi di interesse, come uffici pubblici, ospedali o scuole e università. Per farlo si chiede di adeguare i mezzi di trasporto pubblico per agevolare il trasporto delle bici su bus, treni e altri mezzi. Inoltre, si chiede di creare nei luoghi di interscambio e di interesse appositi parcheggi dove depositare le bici in sicurezza e/o di attrezzarli con servizi di bike sharing per consentire agli utenti arrivare nelle stazioni o alle fermate dei bus in bici o di completare il proprio viaggio pedalando una volta scesi dai mezzi pubblici.
6. Sicurezza. Promuovere un Piano di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, coinvolgendo anche i genitori, prevedendo anche un corso di manutenzione per avere bici sempre sicure. L'obiettivo è l'apprendimento delle regole della strada anche da parte di bambini e ragazzi,

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



la sensibilizzazione del rispetto di tutti gli utenti della strada (pedoni, ciclisti, ecc.) e di fornire gli strumenti di base per una corretta manutenzione delle bici che ne assicuri l'adeguata efficienza.

7. Individuare e formare i cittadini per un corretto smaltimento delle componenti elettriche e delle batterie. Il corretto recupero e smaltimento di componenti elettriche e batterie delle bici a pedalata assistita è fondamentale per la sostenibilità ambientale del settore. Occorre mantenere costantemente vigile il rispetto delle regole in vigore e informare sulle possibilità di adesioni ad eventuali progetti per il recupero e il riutilizzo delle materie prime preziose presenti negli accumulatori.
8. Riformulare gli incentivi passando da un bonus per l'acquisto a un'agevolazione per l'uso della bici sui percorsi casa-lavoro/scuola. Possibile mantenere l'incentivo all'acquisto in caso di rottamazione di un'auto termica.
9. Per rendere più efficace la decarbonizzazione del settore trasporti si ritiene più utile incentivare l'uso della bici con un rimborso per ogni chilometro effettuato nei tragitti casa-lavoro/scuola (eventuali contributi di importo inferiore possono essere erogati per altre tipologie di percorsi) anziché erogare bonus per l'acquisto di bici che potrebbero essere usate soltanto nel tempo libero o rimanere ferme nei box. Seguendo l'iniziativa francese, si potrebbe prevedere un incentivo sull'acquisto in concomitanza di una rottamazione di un'auto termica. Possibili anche agevolazioni specifiche per l'acquisto di cargo bike elettriche destinate ai servizi di logistica.

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO

