



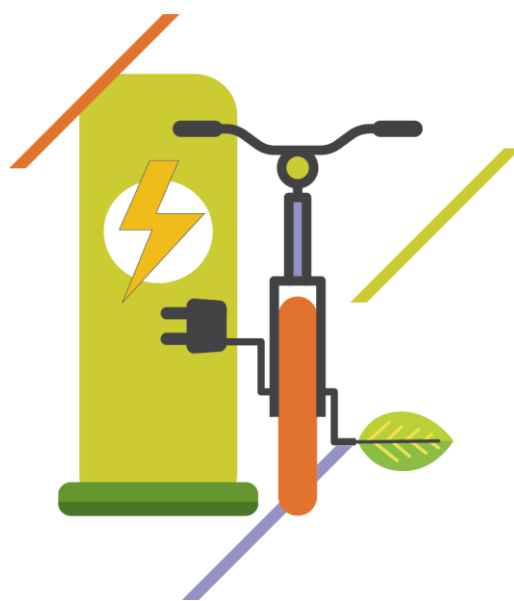
THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

# LA MOBILITÀ ELETTRICA HA BISOGNO DI INCENTIVI. SÌ, MA QUALI?

*Un nuovo schema di incentivi verso gli  
obiettivi per l'auto elettrica del PNIEC*

POLICY BRIEFING  
OTTOBRE 2023

Massimiliano Bienati



## INDICE

Executive summary.....	3
Introduzione.....	5
Emissioni e consumi nel settore dei trasporti.....	5
Il mercato dell'auto elettrica in Italia.....	7
Lo schema di incentivi del DPCM 6 aprile 2022.....	9
Quali politiche per l'auto elettrica nel piano nazionale energia e clima del governo .....	11
Conclusioni .....	16

## EXECUTIVE SUMMARY

La riduzione delle emissioni della mobilità privata su strada prevede la **sostituzione di 4,3 milioni di veicoli del parco auto circolante con veicoli elettrici puri a batteria (BEV) al 2030**. Questo l'obiettivo indicato nello scenario di riduzione delle emissioni dei trasporti proposto dal Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC), presentato dal governo lo scorso luglio.

Secondo il Piano, il raggiungimento di questo obiettivo, passa dagli **incentivi alla domanda previsti dal Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in vigore dal 6 aprile 2022**, senza riportare valutazioni di efficacia e l'eventuale necessità di modifiche o integrazioni.

**Per raggiungere tale obiettivo sarebbero necessarie 600 mila nuove immatricolazioni di auto BEV ogni anno da oggi al 2030**. L'andamento del mercato, tuttavia, non mostra sostanziali incrementi delle vendite BEV che, a decreto vigente, nel 2022-2023 si assestano a un ordine di grandezza al di sotto del necessario, con circa 60 mila BEV/anno immatricolate.

Serve urgentemente dare **impulso** alle **politiche per la promozione dell'elettrico**. Prioritario in tal senso è la **revisione dello schema di incentivi all'acquisto** di nuove auto e una **riforma fiscale per le flotte aziendali** verso l'elettrico.

### *Gli incentivi per l'auto elettrica*

L'attuale schema di incentivi prevede l'erogazione di sussidi unitari per le auto BEV, non adatti a stimolare le vendite in un mercato che ancora soffre di costi di produzione elevati. Inoltre, lo schema incentiva anche l'acquisto di veicoli con emissioni fino a 135 gCO<sub>2</sub>/km **che non contribuiscono alla decarbonizzazione del settore** e la cui domanda di mercato è inelastica agli incentivi, ovvero si vendono anche senza.

Raggiungere gli obiettivi del PNIEC significa **concentrare le risorse disponibili a sostegno del mercato delle auto BEV**, incrementare gli importi unitari degli incentivi erogati, innalzare il tetto di prezzo di acquisto del nuovo, prevedere premialità in relazione al reddito e all'efficienza dei veicoli a favore di utilitarie e sostenere l'installazione di punti di ricarica privati.

### *Flotte aziendali elettriche: serve una riforma fiscale*

Considerando anche le varie forme di noleggio, i veicoli aziendali rappresentano una quota importante delle immatricolazioni di nuove auto in Italia e sono in crescita tendenziale. L'elettrificazione dei veicoli aziendali può aumentare significativamente il numero di veicoli elettrici venduti e incrementare il mercato dell'usato garantito. In quest'ottica, nel quadro della legge di delega fiscale, andrebbe riformata la fiscalità per le flotte aziendali, **ammettendo il 100% di deducibilità per scelte full electric**.

Nel quadro della proposta di riforma del DPCM 6 aprile 2022, le rimanenze del cosiddetto fondo automotive<sup>1</sup> potrebbero contribuire fin da subito a raggiungere gli obiettivi del

---

<sup>1</sup> Le risorse per incentivi all'acquisto di nuove auto sono una quota del fondo istituito ai sensi del DL 1° marzo 2022, n. 17 per la riqualificazione e riconversione delle filiere del settore automotive. La dotazione complessiva del fondo automotive è pari a 8,7 miliardi di euro fino al 2030, di cui 7,2 miliardi non spesi al 2023.

PNIEC e gettare le basi di una **nuova politica industriale** per il rilancio competitivo del settore automotive verso l'elettrico.

Ulteriori risorse economiche a copertura di ulteriori costi necessari alla transizione all'auto elettrica possono essere recuperate intervenendo, ad esempio, sui **sussidi ambientalmente dannosi** (22 miliardi di euro anno, di cui 3,4 solo per la differenza di accise applicata tra benzina e gasolio).

## INTRODUZIONE

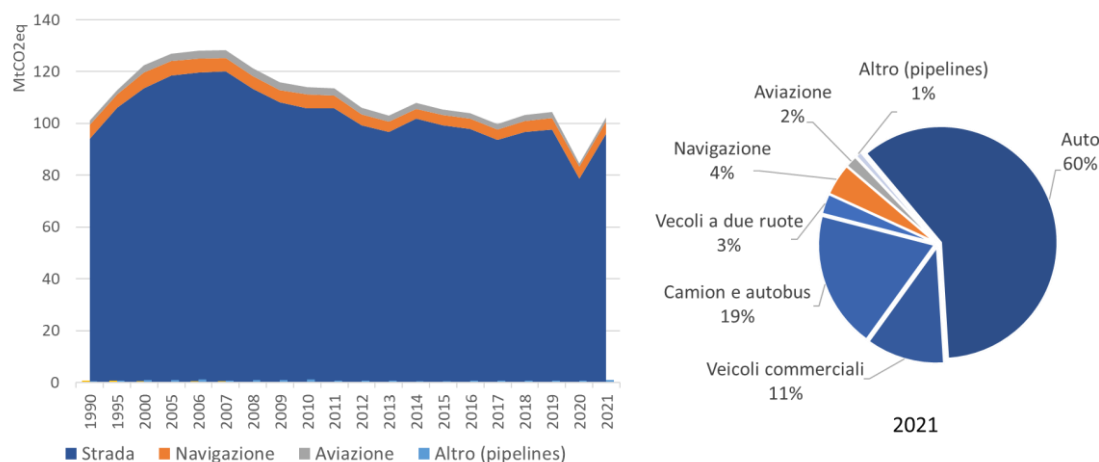
Questo *policy briefing* suggerisce possibili interventi normativi utili a rilanciare il mercato dell'auto elettrica in Italia, in linea con gli obiettivi di elettrificazione del parco auto circolante previsto dal Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC).

Partendo dalla necessità di ridurre gli impatti della mobilità privata sulle emissioni di gas serra dei trasporti, l'analisi si concentra sulle criticità dello schema di incentivi introdotto dal Decreto della Presidenza del Consiglio del 6 aprile 2022, identificando soluzioni a sostegno del mercato dell'auto elettrica. Queste comprendono proposte di una riforma della fiscalità per flotte aziendali, nonché interventi strutturali sulla fiscalità dell'auto in generale.

## EMISSIONI E CONSUMI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Al netto delle emissioni non energetiche, tipicamente imputabili all'industria, **nel 2021 il settore trasporti risultava primo per emissioni**. Delle 103,2 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> di emissioni registrate nell'anno (+1% rispetto al 1990), **il 93% è imputabile al trasporto su strada. Prevale il settore auto (60%)**, seguono camion e bus (19%), veicoli commerciali leggeri (11%) e moto (3%). La rimanente parte, meno del 10% è imputabile a navigazione, aviazione, ferrovia e trasporto fluidi su pipelines.

### Emissioni di gas serra dei trasporti 1990-2021 e peso delle modalità nel 2021 (MtCO<sub>2</sub>eq)



Fonte: Elaborazione ECCO da dati Inventario Nazionale delle Emissioni ISPRA/IPCC<sup>2</sup>

Dal punto di vista energetico, il consumo di energia finale del settore è stato di 35,2 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (Mtep), di cui 33,7 Mtep come prodotti della raffinazione del petrolio (per il 95% da greggio di importazione), in prevalenza gasolio<sup>3</sup>. In aggiunta a queste fonti fossili sono stati consumati 1,54 Mtep di biocarburanti - anche in questo caso per la maggior quota da materie prime di importazione<sup>4</sup> -, utilizzati in mix

<sup>2</sup> [National Inventory Submissions 2021 | UNFCCC](#)

<sup>3</sup> [Statistiche energetiche e minerarie \(mise.gov.it\)](#)

<sup>4</sup> [Energia nel settore Trasporti 2005-2021.pdf \(gse.it\)](#)

con altri carburanti fossili per alimentare automobili (60%), veicoli commerciali leggeri (14%), camion e autobus (26%).

**Oltre il 90% dei consumi è associato al trasporto su strada, con una quota preponderante dell'auto privata (61%) e a seguire il trasporto pesante con camion e autobus (19%) e il trasporto con veicoli commerciali leggeri (11%).**

## IL MERCATO DELL'AUTO ELETTRICA IN ITALIA

### *Immatricolazioni di veicoli per categoria e canale di vendita*

Nel 2022 sono state immatricolate 1,33 milioni di nuove vetture, poco meno rispetto al 2021 (1,46 milioni) e 2020 (1,38 milioni) e in calo di oltre un terzo rispetto al 2019 (1,9 milioni). Le cause di questa flessione sono da ricercare nella crisi innescata dalla pandemia, prima, e dei semiconduttori poi, che hanno ridotto l'offerta e fatto crescere i prezzi di vendita.<sup>5</sup>

In termini di fasce di emissione, **il mercato della domanda è dominato dai modelli compresi tra 61-135 gCO<sub>2</sub>/km**, con il 66,7% di share (ca. 880 mila unità, che comprendono auto di piccola dimensione e cilindrata dei segmenti A e B, incluse le ibride senza spina, HEV). Seguono a distanza (21,5% di share) le auto dei segmenti superiori nella fascia compresa tra 136-190 gCO<sub>2</sub>/km. Le auto ibride plug-in PHEV (che ricadono prevalentemente nella fascia di emissioni 21-60 gCO<sub>2</sub>/km) coprono il 4,7% di share, mentre **le elettriche pure BEV a zero emissioni si fermano a un 3,7%**.

Rispetto ai canali di vendita, la maggior quota di immatricolazioni ha riguardato i privati (58,3% di share) e in seconda battuta il **noleggino a lungo termine**, che ha registrato uno share di mercato del 23,1% (era il 17,5% nel 2021). In totale su questo canale sono state immatricolate 304 mila vetture (+19% vs 2021), il valore più alto dal 2015, segnalando la crescente importanza del segmento, soprattutto in relazione alle flotte aziendali.

Nei primi 9 mesi del 2023, il mercato dell'auto segnala una ripresa (+23% rispetto allo stesso periodo del 2022), senza mostrare significative differenze nella composizione delle vendite per modelli e fasce di emissioni, mentre si rafforza ulteriormente il canale del noleggino a lungo termine.

### *Immatricolazioni di auto BEV*

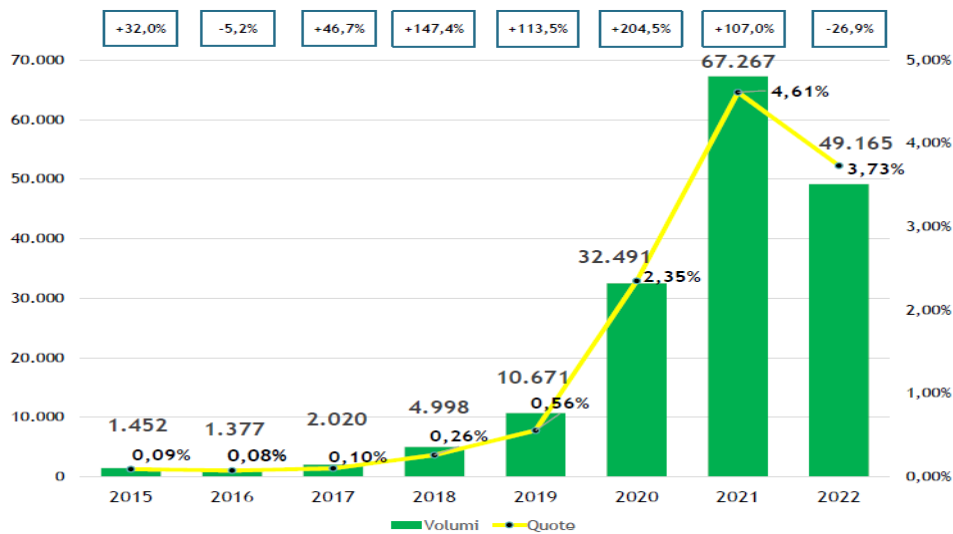
L'andamento storico del mercato BEV in Italia evidenzia un rapido incremento a partire dal 2019, raggiungendo un picco di domanda nel 2021, quando era in vigore uno schema di incentivi premiale per questa tipologia di veicoli, anche acquistati in *leasing*. **Lo schema di incentivi 2021 prevedeva un contributo all'acquisto di auto in fascia di emissione 0-20 gCO<sub>2</sub>/km fino a 10 mila €<sup>6</sup>** in caso di rottamazione di un veicolo di classe inferiore a EURO6 e con un prezzo massimo del veicolo nuovo fissato a 50 mila €.

---

<sup>5</sup> UNRAE - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

<sup>6</sup> Lo schema di incentivi per l'anno 2021 previsto dalla Legge 30 dicembre 2020 n. 178 (Legge di Bilancio 2021), aggiungeva un ulteriore contributo di 2.000€ rispetto ai 6.000€ previsti dallo schema introdotto dalla Legge 30 dicembre 2018 (Legge di Bilancio 2019). L'erogazione dell'ulteriore incentivo era vincolato all'applicazione di uno sconto all'acquisto di pari importo da parte del venditore. Per una sintesi efficace dello schema 2021 si veda Incentivi rottamazione auto 2021: fino a 10.000 euro di sconto - DriveK.

## Andamento immatricolazioni BEV dal 2015 al 2022



Fonte: Unrae

**Con l'entrata in vigore del DPCM 6 aprile 2022**, che ha ridotto gli importi erogati e il tetto di prezzo dei veicoli rispetto allo schema 2021, **si assiste a una brusca frenata del mercato delle auto BEV, con una riduzione del 27% delle vendite rispetto all'anno precedente.**

Nel periodo gennaio-settembre 2023 si registra una ripresa, con +36% di vendite rispetto allo stesso periodo del 2022. In totale, nel periodo sono state registrate 50 mila nuove BEV che rappresentano un 4,2% di *share* di mercato complessivo. Di queste, la metà sono immatricolazioni di privati, che crescono rispetto al 2022, seguite dalle immatricolazioni sul canale del noleggio a lungo termine.

**Nonostante questi segnali di ripresa, nel confronto con altre economie europee il mercato BEV nazionale rimane ancora decisamente indietro:** nei primi sette mesi del 2023 le immatricolazioni BEV in Germania hanno raggiunto le 270 mila unità, 155 mila in Francia e 176 mila nel regno unito.



## LO SCHEMA DI INCENTIVI DEL DPCM 6 APRILE 2022

**Le risorse per incentivi all'acquisto di nuove auto sono una quota del fondo (cd. *automotive*) istituito ai sensi del D.L. 1° marzo 2022, n. 17 (Art. 22)** che comprende la riqualificazione e riconversione delle filiere del settore *automotive*. La dotazione complessiva del fondo è pari a 8,7 miliardi di euro fino al 2030 (650 m€ nel 2022 e 1.000 m€ per gli anni dal 2023 fino al 2030) e trova copertura sulla fiscalità generale, su previsione di nuove entrate e su ripartizione di fondi di riserva, come previsto dall'Art. 42 dello stesso decreto.

A valere sul fondo, **nell'orizzonte temporale 2024 il DPCM 6 aprile 2022 (cd. decreto incentivi) alloca risorse per un totale di 2,7 miliardi di euro, di cui 1,95 miliardi di euro per incentivi all'acquisto** per auto (cat. M1, 1.840 m€), moto (cat. L1e-L7e, 65 m€) e veicoli commerciali leggeri (cat. N1-N2, 45 m€). Ulteriori 750 milioni del fondo sono stati allocati a sostegno della riqualificazione e riconversione della filiera *automotive*, come previsto dal DPCM 4 agosto 2022, per le agevolazioni previste dai Contratti di sviluppo e Accordi per l'innovazione<sup>7</sup>.

**Il DPCM 6 aprile 2022 dispone le modalità di erogazione degli incentivi** all'acquisto di nuove auto (veicoli di categoria M1) per tre fasce di emissioni di CO<sub>2</sub>. Per la fascia 0-20 gCO<sub>2</sub>/km delle elettriche pure a batteria BEV gli incentivi valgono 3 mila € (+2 mila € in caso di contestuale rottamazione); nella fascia 21-60 gCO<sub>2</sub>/km delle ibride plug-in PHEV valgono 2 mila € (+2 mila e con rottamazione); nella fascia 61-135 gCO<sub>2</sub>/km delle ibride elettrificate HEV e delle utilitarie in generale, valgono 2 mila € con rottamazione.

Il tetto di emissioni fissato a 135 gCO<sub>2</sub>/km per accedere agli incentivi supera il **limite di 95 gCO<sub>2</sub>/km fissato per il 2020 dalla normativa europea** sugli standard di emissione di CO<sub>2</sub> dei veicoli<sup>8</sup>, evidenziando la netta **contraddizione tra il disegno degli incentivi stanziati e gli obiettivi di decarbonizzazione sottoscritti a livello comunitario**. In un Paese con un limitato spazio fiscale come l'Italia questo disallineamento è particolarmente critico in termini di valutazione dell'efficacia della spesa pubblica.

Nel 2022, il *platfond* di 170 m€ allocati per le auto nella fascia di emissione 61-135 gCO<sub>2</sub>/km è andato esaurito in poco più di 30 giorni, mentre le vendite hanno continuato a crescere per tutto l'anno. Nel 2023, si sta assistendo alla stessa dinamica, con i 150 m€ di incentivi allocati per la fascia 61-135 gCO<sub>2</sub>/km che sono andati esauriti già ai primi di febbraio<sup>9</sup>, coprendo meno del 15% delle vendite registrate fino a settembre per auto di questa categoria emissiva (765 mila autovetture il 64% del totale).

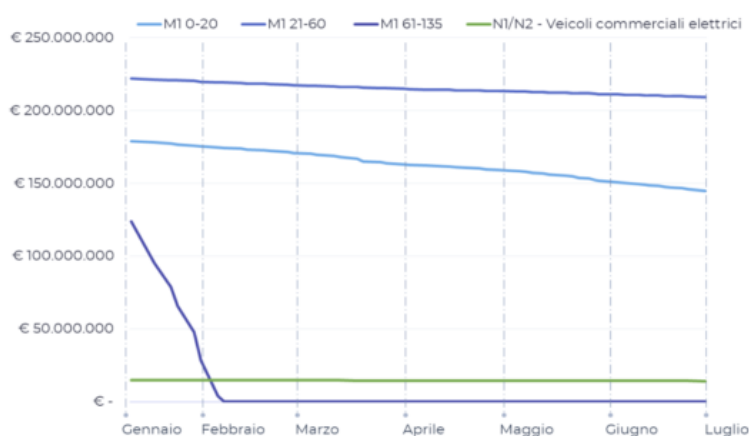
La dinamica evidenzia come **la domanda di veicoli nella fascia 61-135 gCO<sub>2</sub>/km sia dominante anche in assenza di incentivi**.

<sup>7</sup> Contratti di sviluppo di cui all'art. 43 del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133; Accordi per l'innovazione attivati nell'ambito del Fondo di cui all'art. 23, del decreto-legge n. 83 del 22 giugno 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

<sup>8</sup> Regolamento UE 2019/631 sugli standard di emissione di auto e furgoni, modificato nel 2023 dal Regolamento (UE) 2023/851). I valori sono riferiti alla media delle emissioni della flotta di veicoli immessi al consumo nella UE allo scopo di favorire la produzione e la vendita di veicoli sempre più efficienti sotto il profilo emissivo, in linea con le prospettive di decarbonizzazione del trasporto su strada.

<sup>9</sup> Giugno 2023 - L'Italia arriva a 200.000 auto elettriche circolanti, ma serve una rimodulazione degli incentivi (a costo zero) per raggiungere l'Europa - Motus-E

## Andamento della spesa degli incentivi Ecobonus nel 2023<sup>10</sup>

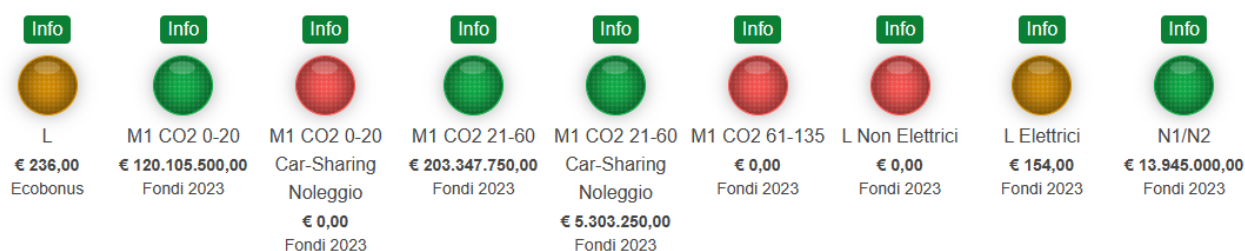


Fonte: Motus-e

A fine 2022 risultavano non spesi oltre la metà dei 274 milioni di euro di incentivi per l'acquisto di veicoli nella fascia di emissioni 0-60 gCO<sub>2</sub>/km, di cui 127 m€ per le sole elettriche<sup>11</sup>. A ottobre 2023 le immatricolazioni di veicoli in questa fascia sono state l'8% del totale (circa 98 mila vetture, di cui 50 mila BEV) e l'avanzo di fondi risulta dell'ordine dei 323 milioni di euro.<sup>12</sup>

Dato questo andamento, e nonostante la ripresa del mercato dell'auto, è prevedibile che alla fine del 2023 avanzino ulteriori consistenti risorse di incentivi non erogati. Secondo le stime, questi potrebbero riguardare circa 300 m€, che sommati ai 274 m€ del 2022 porterebbero il totale di fondi per incentivi non spesi a quasi 600 m€, i due terzi dell'intera dotazione per questi veicoli nel biennio 2022-2023.<sup>13</sup>

## Situazione dei fondi residui per incentivi Ecobonus<sup>14</sup>



Fonte: [Ecobonus \(mise.gov.it\)](https://www.mise.gov.it) (ultimo accesso 30/10/2023)

**Nell'orizzonte temporale al 2024**, periodo di validità del DPCM 6 aprile 2022, sommando tutte le rimanenze e le previsioni di spesa come da decreto, **la disponibilità residua per incentivi risulta pari a circa 1,2 miliardi di euro.**

<sup>10</sup> La sigla M1 si riferisce alle autovetture e i range numerici esprimono le fasce di emissione in gCO<sub>2</sub>/km. Le sigle N1/N2 si riferiscono a veicoli per il trasporto merci con massa inferiore alle 12 t

<sup>11</sup> [Incentivi auto - Flop 2022, inutilizzato il 44% dei soldi stanziati - Quattroruote.it](https://www.quotidiano.net/Incentivi-auto-Flop-2022-inutilizzato-il-44%dei-soldi-stanziati-Quattroruote.it)

<sup>12</sup> [Ecobonus \(mise.gov.it\)](https://www.mise.gov.it) accesso al sito il 19 ottobre 2023

<sup>13</sup> [MERCATO AUTO: CRESCITA A DOPPIA CIFRA NEL MESE DI AGOSTO, +12% | CGIA MESTRE](https://www.cgiamestre.it/MERCATO-AUTO-CRESCITA-A-DOPPIA-CIFRA-NEL-MESE-DI-AGOSTO-+12%|CGIA-MESTRE)

<sup>14</sup> Rimanenze del fondo per incentivi Ecobonus per tipologia di veicoli e fasce di emissione di CO<sub>2</sub>. L=ciclomotori; M1= autovetture fino a 8 posti passeggero; N1/N2 = veicoli per trasporto merci con massa inferiore a 12 t

## QUALI POLITICHE PER L'AUTO ELETTRICA NEL PIANO NAZIONALE ENERGIA E CLIMA DEL GOVERNO

Lo scenario riportato nel documento di revisione del PNIEC<sup>15</sup> prevede un totale di **4,3 milioni di auto elettriche BEV circolanti al 2030**, contro una flotta attuale di circa 200 mila unità. A sostegno di questo obiettivo, il Piano rimanda genericamente agli effetti dello schema di incentivi alla domanda previsti dal DPCM 6 aprile 2022, senza ulteriori considerazioni su una possibile riforma.

**Alla luce dell'andamento del mercato dell'auto elettrica dell'ultimo biennio, a politiche correnti l'ambizione espressa dal PNIEC non è sostanziata**, mettendo a rischio il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni dell'Italia al 2030<sup>16</sup>. Per raggiungere gli obiettivi del PNIEC si dovrebbe infatti assistere a una crescita del mercato dell'auto elettrica di almeno un ordine di grandezza (in media 600 mila auto BEV vendute ogni anno da qui al 2030) rispetto all'andamento storico delle vendite: (ca. 60 mila/anno del periodo 2022-2023).

Per attivare gli investimenti privati necessari a colmare il gap si ritiene necessario intervenire con diverse misure che, sinergicamente, indirizzino in maniera più decisa il mercato verso l'elettrico. **Prioritaria in tal senso è la revisione dello schema di incentivi all'acquisto di auto elettriche e una riforma delle politiche fiscali per le flotte aziendali verso l'elettrico.** Ulteriori interventi di carattere strutturale dovrebbero guardare alla fiscalità dell'auto nel suo complesso, nel rispetto del principio di "chi inquina paga".

### La fiscalità dell'auto e il principio "chi inquina paga"

Attualmente, in Italia si applica all'acquisto di un nuovo veicolo una tassazione riferita alla potenza del veicolo, senza differenziare per tipologia di propulsione (se elettrica o a combustione) ed emissioni di gas serra. Allo stesso modo il bollo, o tassa di proprietà, non è parametrata a valori di emissione, diversamente da quanto accade in buona parte dei principali paesi europei<sup>17</sup>, come in Francia dove la tassa di immatricolazione dell'auto è calibrata progressivamente sulle emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo acquistato, nel rispetto del principio "chi inquina paga".

La valenza della tassazione dell'auto come strumento per **orientare le scelte dei consumatori verso le tecnologie a basse emissioni** e raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni che impegnano il Paese, richiedono una revisione del regime in vigore.

L'introduzione di un'imposta di immatricolazione parametrata alle emissioni di CO<sub>2</sub>, ad esempio introducendo **un malus in funzione delle emissioni gCO<sub>2</sub>/km dei veicoli**, dovrebbe trovare applicazione in un quadro più ampio di revisione del regime fiscale dell'auto volto a disincentivare l'acquisto modelli più emissivi, ovvero a premiare la scelta elettrica.

<sup>15</sup> [National energy and climate plans \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32018R0842)

<sup>16</sup> Riduzione del 43.7% al 2030 sulla base del Regolamento *Effort Sharing* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32018R0842>. Il mancato raggiungimento degli obiettivi Effort Sharing può determinare effetti sulle finanze pubbliche, dal momento che uno Stato Membro che non rispetta gli obiettivi è tenuto ad una compensazione con valore monetario degli stessi (art. 8 del Regolamento ESR)

<sup>17</sup> [The good tax guide \(transportenvironment.org\)](https://www.transportenvironment.org/)

A fianco di queste politiche di stimolo alla domanda, vanno inoltre create le condizioni per fare in modo che il valore delle risorse pubbliche investite, per incentivi o sottoforma di vantaggio fiscale per le auto elettriche, ricada il più possibile sull'ecosistema produttivo nazionale. In questo senso, è necessario elaborare una **solida strategia industriale** per accompagnare il comparto automotive nazionale nella transizione tecnologica.

### **Linee guida per una riforma del DPCM 6 aprile 2022 sugli incentivi auto**

Una riforma dei DPCM 6 aprile 2022 coerente con le ambizioni degli obiettivi del PNIEC, dovrebbe **concentrare tutte le risorse disponibili per incentivi esclusivamente sulle tecnologie elettriche BEV**, ovvero eliminare ogni forma di incentivo per vetture in una fascia di emissioni superiore ai 20 gCO<sub>2</sub>/km. Schemi di questo genere sono stati adottati nella maggior parte delle economie europee che hanno avuto tassi di nuove immatricolazioni di veicoli BEV oltre cinque volte superiori a quelle italiane, come la Germania e la Francia.

La scelta di escludere dagli incentivi i veicoli non BEV, si giustifica per due ordini di motivi, entrambi riconducibili alla **coerenza con gli obiettivi** di riduzione delle emissioni dei trasporti. Il primo, riguarda le evidenze esposte al paragrafo precedente in merito alla **non elasticità agli incentivi della domanda di veicoli nella fascia di emissioni 61-135 gCO<sub>2</sub>/km**, ovvero in ragione dell'elevata domanda di queste auto indipendentemente da un sostegno economico all'acquisto.

Il secondo, riguarda **le effettive emissioni dei veicoli PHEV, che risultano superiori a quelle della fascia 21-60 gCO<sub>2</sub>/km cui vengono associati per accedere agli incentivi** sulla base dei cicli di omologazione. Secondo i dati ISPRA/Copert<sup>18</sup>, utilizzati in sede di valutazione ufficiale delle emissioni dei trasporti per l'IPCC, infatti, le emissioni specifiche medie delle auto PHEV risultano comprese tra 127 e 140 gCO<sub>2</sub>/km (dati 2021), a seconda se diesel o benzina.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> [La banca dati dei fattori di emissione medi per il parco circolante in Italia - isprambiente.it](https://isprambiente.it)

<sup>19</sup> I valori registrati dalle analisi sulle emissioni effettive per questi veicoli, sono superiori a quelli risultanti dai cicli di omologazione secondo lo standard WLTP in quanto le simulazioni dello standard considerano che queste vetture circolano in modalità elettrica per l'85% del tempo, contro il 40% nei cicli di guida reali (cfr. [REAL-WORLD USAGE OF PLUG-IN HYBRID VEHICLES IN EUROPE: A 2022 UPDATE - theicct.org](https://theicct.org)).

## Emissioni specifiche medie dei veicoli stradali in Italia nel 2021

Tipologia di mezzo	Emissioni specifiche medie (gCO <sub>2</sub> /km)
<b>Auto</b>	<b>165,14</b>
Benzina	161,89
Diesel	167,26
LPG Bifuel	173,00
CNG Bifuel	179,99
Diesel ibrida plug-in (PHEV)	140,82
Benzina ibrida plug-in (PHEV)	127,82
Benzina ibrida (HEV)	136,66
Elettrica (BEV)	0,00

Fonte: Elaborazione dati ISPRA / Copert

Oltre a incentivare le sole auto BEV, la riforma del decreto dovrebbe anche **prevedere contributi unitari maggiori a quelli oggi prescritti**, ad esempio prendendo a riferimento gli importi previsti dallo schema in vigore fino al 2021, che prevedevano una copertura dei costi di acquisto di auto BEV fino a 10 mila €<sup>20,21</sup>. Inoltre, dovrebbero essere previsti incentivi premiali sia per fasce di reddito, sia per modelli di vetture efficienti e di piccole dimensioni, nonché prevedere un contributo all'installazione di punti di ricarica privati.

In sintesi, per quel che riguarda l'auto, le **linee guida per una revisione del decreto**, riguardano i seguenti aspetti:

- Incentivi erogati esclusivamente per l'acquisto di veicoli M1 (auto) nella fascia di emissioni 0-20 gCO<sub>2</sub>/km
- Incremento del valore unitario degli incentivi erogati (ad esempio come nello schema in vigore nel 2021)
- Estensione delle rottamazioni contestuali all'acquisto alle categorie di veicoli EURO5
- Introduzione di incentivi premiali per l'acquisto di veicoli a maggiore efficienza energetica, ovvero di dimensioni ridotte, ovvero appartenenti ai segmenti A e B
- Introduzione di incentivi premiali a sostegno delle persone fisiche con redditi medi e bassi sulla base delle dichiarazioni ISEE, ovvero uno schema di social *leasing* sul modello francese<sup>22</sup>
- Estensione dell'accesso agli incentivi delle persone giuridiche per finalità di noleggio/leasing

<sup>20</sup> Schema introdotto dalla Legge 30 dicembre 2018 n. 145 (Legge di Bilancio 2019, art. 1031) e successivamente modificato dalla Legge 30 dicembre 2020 n. 178 (Legge di bilancio 2021, art. 652).

<sup>21</sup> Per una sintesi efficace dello schema in vigore fino al 2021, si veda anche [Incentivi rottamazione auto 2021: fino a 10.000 euro di sconto - DriveK](#)

<sup>22</sup> [French Government Prioritizes Low Income Families For Electric Vehicle Subsidies, Wants More Locally-Produced EVs | Carscoops](#)

- Estensione degli incentivi a sostegno delle infrastrutture di ricarica private e domestiche (Wallbox).

Per dare maggior incisività alla riforma e disincentivare l'acquisto dei veicoli più inquinanti, si potrebbe inoltre **introdurre un'imposta, addizionale e progressiva, all'acquisto dei veicoli parametrata alle emissioni specifiche CO<sub>2</sub>/km** con riferimento ai limiti imposti dal nuovo Regolamento europeo sugli standard di CO<sub>2</sub> delle auto<sup>23</sup>. Un provvedimento di questo tipo era stato introdotto nello schema di incentivi del 2021 (Legge di Bilancio 2019 art. 1 comma 1042).

### **Criteri per una riforma della fiscalità delle flotte aziendali**

Considerando anche le varie forme di noleggio, i veicoli aziendali rappresentano una quota importante delle immatricolazioni di nuove auto in Italia e sono in crescita tendenziale.<sup>24</sup>

L'approccio a una riforma fiscale in direzione di elettrificare le flotte aziendali dovrebbe prendere in considerazione i seguenti criteri<sup>25</sup>:

- Declinazione delle percentuali di deducibilità del costo di acquisto o del *leasing* dell'auto aziendale sulla base di parametri emissivi di CO<sub>2</sub>/km del veicolo, ovvero 100% di deducibilità del costo dei veicoli elettrici BEV e riduzione progressiva di quella per veicoli PHEV e a combustione.
- Revisione delle imposte sulle auto aziendali concesse come *fringe benefit* per uso promiscuo ai dipendenti, prevedendo una progressività dell'imposizione fiscale sulla base dei parametri emissivi di CO<sub>2</sub>/km del mezzo.

Data la percorrenza chilometrica media di questi veicoli, mediamente superiore rispetto a quelle dei privati, l'effetto diretto di incrementare le BEV nelle flotte aziendali sarebbe quello di una **più rapida riduzione delle emissioni della mobilità privata su strada**<sup>26</sup>. Inoltre, essendo la rotazione media del parco delle flotte aziendali compresa tra 36 e 48 mesi, l'elettrificazione favorirebbe un più rapido sviluppo del **mercato dell'usato elettrico garantito, allargando l'opportunità di accesso a questa tecnologia a una più ampia fascia di cittadini**.

---

<sup>23</sup> [Regulation \(EU\) 2023/851 of the European Parliament and of the Council of 19 April 2023 amending Regulation \(EU\) 2019/631](#)

<sup>24</sup> [22° Rapporto - ANIASA](#)

<sup>25</sup> Il tema di una riforma fiscale delle flotte aziendali è stato oggetto di approfondimento di un tavolo di lavoro organizzato da ECCO nel giugno 2023, coinvolgendo i principali stakeholder del settore in un incontro secondo le regole Chatham House. Una sintesi di quanto è emerso dalla discussione al tavolo è disponibile al link [Politiche fiscali mobilità elettrica - ECCO \(eccoclimate.org\)](#).

<sup>26</sup> [Studio Geotab sull'elettrificazione delle flotte | Geotab](#)

### Potenziamento della rete di infrastrutture di ricarica pubbliche

A giugno 2023, risultano installati in Italia 45.210 punti di ricarica distribuiti su 25 mila colonnine in 1.500 luoghi diversi, prevalentemente su suolo pubblico. I punti di ricarica **accelerati o quick**, con tecnologia di potenza fino a 22 kW in AC (tempi di ripristino dell'autonomia di un veicolo entro le due ore) rappresentano il 74,7% del totale; quelli **"fast"** (fino a 43 kW in AC e fino a 99 kW in corrente continua, DC e tempi di ripristino autonomia tra 30 e 60 minuti) sono il 6,2% e quelli **"ultrafast"** (fino a 150 kW in DC e tempi di ricarica in pochi minuti) sono l'8,7%. La distribuzione territoriale vede una maggiore concentrazione nelle regioni del nord e nel Lazio, rispetto alle regioni centrali e del sud e isole.<sup>27</sup>

**La carenza, effettiva o percepita, di una rete di infrastrutture di ricarica elettrica inibisce la tendenza dei consumatori all'acquisto di veicoli elettrici**<sup>28</sup>. In tal senso, a ulteriore sostegno del mercato dell'auto elettrica è necessario favorire una più omogenea e capillare diffusione sul territorio di infrastrutture di ricarica adeguate alle esigenze dei consumatori.

Come primo passo in questa direzione va **completata l'installazione entro il 2026 di tutte le infrastrutture di ricarica veloci e ultraveloci finanziate con i fondi PNRR** (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3): almeno 7.500 stazioni di ricarica super-veloci per veicoli elettrici su strade extraurbane e almeno 13.755 stazioni di ricarica veloci nei centri urbani). Va inoltre potenziata la dotazione di punti di ricarica in autostrada, la cui copertura risulta ancora carente (presenza nel 19% delle stazioni di servizio attive sulla rete autostradale)<sup>29</sup>.

Risulta inoltre necessario intervenire con un **aggiornamento del PNIRE** (Piano Nazionale sulle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, previsto dal DL 83 del 2012, elaborato nel 2016 e mai più aggiornato) introducendo obiettivi adeguati allo sviluppo del mercato atteso.

<sup>27</sup> [Analisi di mercato - Motus-E](#)

<sup>28</sup> [EY Mobility Consumer Index 2023 | Scarica il report](#)

<sup>29</sup> [Mappa colonnine auto elettriche autostrada Italia: dove sono, quante sono \(insideevs.it\)](#)



## CONCLUSIONI

In Italia il mercato dei veicoli BEV, fondamentali per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, risulta nettamente meno dinamico rispetto alle principali economie europee.

Una riforma organica delle politiche per l'auto orientata verso la transizione all'elettrico composta sia di misure strutturali che contingenti è necessaria.

Secondo le stime di ECCO, in assenza di una riforma dello schema di incentivi del DPCM 6 aprile 2022 a sostegno dell'elettrificazione dell'auto, al 2030 il numero di veicoli BEV nel parco circolante nazionale sarà di circa 1,5 milioni di unità, contro le 4,3 milioni ipotizzate dal PNIEC 2023.

**Per avvicinarsi alle 4,3 milioni previste dal PNIEC si rende necessaria una riforma dello schema di incentivi all'acquisto focalizzata sulle auto BEV.** Un ulteriore contributo può venire da una riforma fiscale per le flotte aziendali ammettendo il 100% di deducibilità per le scelte full electric.

Nel quadro della proposta di riforma dello schema di incentivi del DPCM 6 aprile 2022, **le rimanenze del fondo *automotive*, possono contribuire fin da subito a raggiungere gli obiettivi di elettrificazione del parco veicoli auspicati dal PNIEC** e a gettare le basi per una politica industriale di transizione competitiva del settore automotive nazionale verso l'elettrico.

In quest'ottica, **è determinante impostare un disegno strategico e sistemico di nuove politiche industriali e per il lavoro nel contesto competitivo dell'auto elettrica**, facendo in modo che le ricadute degli investimenti pubblici creino valore e

Ulteriori risorse economiche a sostegno degli investimenti necessari a questo percorso possono essere recuperate, ad esempio, intervenendo sui **sussidi ambientalmente dannosi** (SAD) il cui valore complessivo ammonta a circa 22 miliardi di euro l'anno, di cui 3,4 miliardi solo come differenza di accise applicate tra benzina e gasolio, a favore di quest'ultimo<sup>30</sup>. Vanno inoltre messi a disposizione **adeguati strumenti finanziari** per sostenere gli investimenti delle imprese<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> [Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli | Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica \(mase.gov.it\)](#)

<sup>31</sup> [Mappatura degli strumenti finanziari per la transizione green - ECCO \(eccoclimate.org\)](#)





THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Questo Policy Briefing è stato curato da:

**Massimiliano Bienati**, Responsabile programma trasporti, ECCO,

[massimiliano.bienati@eccoclimate.org](mailto:massimiliano.bienati@eccoclimate.org)

Responsabili e revisori

**Chiara di Mambro**, Responsabile politiche di decarbonizzazione, ECCO

[chiara.dimambro@eccoclimate.org](mailto:chiara.dimambro@eccoclimate.org)

Le opinioni riportate nel presente Policy Briefing sono riferibili esclusivamente ad ECCO think tank autore della ricerca.

Per interviste o maggiori informazioni sull'utilizzo e sulla diffusione dei contenuti presenti in questo briefing, si prega di contattare:

**Andrea Ghianda**, Head of Communication, ECCO

[andrea.ghianda@eccoclimate.org](mailto:andrea.ghianda@eccoclimate.org)

+39 3396466985

[www.eccoclimate.org](http://www.eccoclimate.org)

Pubblicazione 31 ottobre 2023