



Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali



Obiettivo 2025: auto elettriche pari al 30% delle vendite totali

Dopo la rivoluzione che ha cambiato la fisionomia della generazione elettrica in Italia e in Europa, dobbiamo prepararci al prossimo cambiamento radicale che riguarderà la mobilità.

Grazie al rapido calo del prezzo delle batterie, (dagli 800 Euro/kWh del 2008 si è scesi ai 145 Euro/kWh di oggi, e le proiezioni stimano 120 Euro per il 2020), e al rapido cambio di strategia di molte case automobilistiche, i veicoli elettrici sono destinati a coprire fette crescenti di mercato.

Nel 2015 le auto elettriche vendute in Europa hanno sfiorato le 190.000 unità, una quota ancora marginale, ma in rapida crescita.

All'orizzonte del 2020 si profilano sul mercato oltre 50 nuovi modelli elettrici. Nei Paesi dove le cose stanno funzionando meglio le parole chiave sono state anzitutto *alleanza tra i soggetti istituzionali, programmazione nazionale e regionale, obiettivi quantitativi*. Ed è proprio l'assenza di questo spirito programmatico e di cooperazione - in sostanza l'assenza di una cabina di regia, che ha finora messo fuori gioco il nostro Paese, dove il mercato dell'auto elettrica è ancora limitato allo 0,14% contro l'1,3% medio europeo o il 30% della Norvegia. Ed è significativo che proprio la Norvegia, insieme all'Olanda, stia discutendo la possibilità di consentire la vendita di sole auto elettriche a partire dal 2025; e che in India e in Germania si stia valutando lo stesso obiettivo al 2030.

La situazione nel nostro paese è sconcertante. Dell'unica legge italiana a sostegno della mobilità elettrica (art. 17bis, legge 134/2012) hanno infatti beneficiato poco più di 1.200 auto elettriche. Occorre dunque un netto cambio di marcia.

Scenari 2025-2030: mercato dei veicoli elettrici in Italia al 30% e al 60% del totale

Il governo dovrebbe stimolare una rapida diffusione della mobilità elettrica in grado di consentire al nostro paese di raggiungere fra 10 anni i livelli di vendita che si riscontrano oggi dalla Norvegia (30% del mercato) e fra 15 anni una quota del venduto pari a due terzi del totale.

Naturalmente l'introduzione di obiettivi ambiziosi rispetto ai ridicoli valori attuali comporta una strategia a tutto campo, inclusa un'attenzione sul versante della produzione di autoveicoli (finora quasi inesistente in FCA). Attualmente oltre il 70% delle auto vendute in Italia sono importate, una percentuale destinata a salire con il successo della mobilità elettrica.

Proposte di attuabilità immediata

- 1) Incentivazione di 5000 Euro (per le auto a batteria e ibride plug-in, diverse per le altre tipologie di veicoli).**
- 2) Incremento sulla tassa di immatricolazione delle nuove auto con elevati consumi secondo un meccanismo bonus- malus**

- 3) **Possibile copertura finanziaria delle incentivazioni anche da adeguamenti del “bollo” (un incremento medio di 1 Euro/anno permetterebbe di incentivare 10.000 auto elettriche all’anno.**
- 4) **Diffusione su tutte le città oltre 100.000 abitanti di misure agevolate per sosta e accessi alle ZTL,**
- 5) **Contributo in credito di imposta (fino a 1.500 Euro) per l’adeguamento impiantistico e contrattuale (fornitura elettrica) di box e posti auto degli immobili residenziali esistenti, ai fini della ricarica di veicoli elettrici.**
- 6) **Liberalizzazione degli orari di accesso alle città per la logistica delle merci con mezzi elettrici e ibridi plug-in di categorie M1, N1 ed N2**
- 7) **Inquadrate la contestualità di tutti gli elementi citati, che implicano la compresenza di una pluralità di competenze e di soggetti istituzionali (stato, regioni, comuni) entro una programmazione ben definita.**