

Proposta di incentivi all'acquisto di veicoli N1 e N2 ad alimentazione Full Electric

Proponiamo qui un'impostazione di massima sull'incentivazione alla sostituzione dei veicoli per il trasporto merci leggero (classificati come N1, ossia con Peso Totale a Terra (PTT) da 0 a 3,5 ton e come N2, ossia con PTT fino a 12 ton) e la logistica urbana e suburbana, già oggetto di incentivi regionali differenziati, che includono la mobilità a zero emissioni con particolari agevolazioni, tuttavia non sufficienti ad attivare una reale diffusione dei veicoli N1 e N2 Full Electric per la logistica urbana e suburbana.

La proposta operativa avanzata nel presente documento ha l'obiettivo di individuare uno schema di incentivazione nazionale per il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali leggeri N1 e N2 che possa privilegiare le alimentazioni zero emissions e che sia concepito in modo da risultare concretamente accessibile per gli operatori della micro-logistica urbana di distribuzione e della logistica multi-drop di ambito suburbano potenzialmente interessati ad utilizzare il veicolo commerciale N1 e N2 ad alimentazione Full Electric (BEV) per le proprie attività.

Le applicazioni Full Electric sui veicoli di categoria N1 e N2, aziendali e a noleggio a breve e lungo termine, presentano numerosi elementi attrattivi per il mercato degli operatori logistici, specie in ambito urbano:

- la media di km/anno è maggiore di quella dei veicoli privati e, quindi, l'**incidenza sul TCO del risparmio operativo** che i veicoli BEV riescono a conseguire è di gran lunga maggiore;
- i veicoli utilizzati per la logistica urbana presuppongono molto spesso una **pianificazione preventiva dei percorsi** ed è, perciò, più semplice ad esempio rispetto alle autovetture private, verificare la compatibilità dell'autonomia – che si aggira mediamente intorno ai 200-250 Km - con le tratte nonché programmare le ricariche dei mezzi durante la giornata di lavoro o alla fine della stessa;
- i veicoli di servizio vengono solitamente parcheggiati in autorimesse o in parcheggi comuni ed è, quindi, **relativamente semplice installare e gestire l'infrastruttura di ricarica** necessaria;
- la programmabilità e il sistema gestione delle flotte dei veicoli commerciali leggeri rende questa tipologia di mezzi il **primo possibile erogatore di servizi alla rete attraverso lo smart charging o il V2G**. Per tali ragioni si rileva un maggiore interesse delle aziende alla partecipazione a tali servizi e all'ulteriore risparmio operativo che ne conseguirebbe;

- l'attuale parco circolante dei veicoli commerciali per la logistica urbana è di circa 3,8 milioni di vetture¹. Di questi circa il 55% è costituito da veicoli Euro 3 o inferiori¹. Si tratta di veicoli utilizzati in larga misura da **operatori in Conto Proprio**, che esercitano le movimentazioni necessarie per il proprio esercizio commerciale, producendo alte percorrenze medie, risultando perciò **particolarmente impattanti per l'ambiente urbano** (certamente per una misura maggiore rispetto alle autovetture private e alle stesse auto nelle flotte aziendali che, solitamente, si attestano su classi superiori alle Euro 5).

Nel quadro delle politiche per il **Green New Deal**, è perciò strategico ragionare su misure di incentivazione nazionale dedicate ai veicoli commerciali leggeri N1 e N2 che possano generare effetti benefici per l'ambiente urbano, verosimilmente in termini anche maggiori rispetto alle agevolazioni già previste per le auto private.

L'impostazione della campagna di incentivazione nazionale proposta si fonda sui seguenti presupposti di base:

- contenuti generali che riprendono quanto previsto dall'OdG accolto nel corso dell'esame della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (*Legge di Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022*) che impegna il Governo a riconoscere ai titolari di licenza di pubblico esercente operanti nelle città metropolitane e **che svolgono attività di trasporto in Conto Proprio**, per ciascun **veicolo rottamato di classe Euro 4/IV o inferiori**, un **credito di Euro 2.000** utilizzabile per l'acquisto di veicoli commerciali ad emissioni zero e ad alimentazione alternativa, ai sensi del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;
 - *(si ricorda che gli operatori in Conto Terzi già possono avvalersi degli incentivi per il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali gestiti dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, che includono importanti benefici per i veicoli commerciali N1 e N2 di tipologia BEV);*
- possibilità di inserimento dell'incentivo quale disposizione dell'articolato del prossimo "DdL Green New Deal" Cd. "**Collegato Ambientale** alla Legge di Bilancio 2020", a cura del Ministero dell'Ambiente, o all'interno del nuovo "**Decreto Crescita**", a cura del Ministero Sviluppo Economico;
- impegno economico-finanziario ipotizzabile per circa **20 milioni di Euro**, con potenziale copertura delle risorse mediante uno storno di una quota parte pari a 20 milioni di Euro dello stanziamento già prefigurato in ambito Decreto "Clima", ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111 (*Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria*);
- struttura dell'agevolazione per i veicoli commerciali BEV che potrebbe essere articolato come segue, con riferimento all'importo di incentivo per singolo acquisto:

¹ Fonte UNRAE al 31 dicembre 2017

- | | |
|---------------------------------------------|--------------------|
| ○ Veicolo LDV da 0 a 1,5 ton BEV | Euro 4.000 |
| ○ Veicolo LDV da 1,51 a 3,49 ton BEV | Euro 6.000 |
| ○ Veicolo LDV da 3,5 ton BEV | Euro 10.000 |
| ○ Veicolo LDV da 3,51 a 7 ton BEV | Euro 12.000 |
| ○ Veicolo LDV da 7,01 a 12 ton BEV | Euro 14.000 |