

Strumenti di incentivazione per l'acquisto e il noleggio di veicoli a zero e basse emissioni

Decreto di urgenza per il rafforzamento del fondo Ecobonus 2020

Il settore delle auto a basse emissioni (in particolare auto elettriche a batterie, BEV, e le cosiddette ibride plug-in, PHEV) si sta espandendo: moltissime case stanno investendo in questo segmento che è destinato a crescere significativamente come già recepito dal PNIEC e come si può verificare dai numeri di mercato, mostrati nella tabella seguente.

ANALISI DI MERCATO	Gen + Feb 2020	Gen + Feb 2019	Diff %
BEV	4.474	558	+ 701,79%
PHEV	2.547	620	+ 310,81%
BEV + PHEV	7.021	1.178	+ 496,01%
Percentuale su tutte le alimentazioni	2,20%	0,34%	1,86%

Tabella 1 Andamento del mercato di veicoli elettrici puri e degli ibridi Plug-in di febbraio 2020

Questa è ovviamente una buona notizia in particolare vista l'allarmante livello di inquinamento che le città italiane affrontano ogni giorno, causa del maggior numero di morti per inquinamento dell'aria di tutta Europa: dati che fanno della qualità dell'aria un'emergenza nazionale sia a livello sanitario sia sociale.

A fronte degli indiscussi vantaggi ambientali sia a livello di emissioni climalteranti sia a livello di inquinanti locali (anche tenendo in considerazione tutto il ciclo di vita del mezzo e includendo l'impatto della sua produzione), è indubbio che il sistema di incentivazione cosiddetto Ecobonus, istituito con la legge di bilancio 2019, abbia dato un importante contributo all'acquisto di questi mezzi, come si denota dal grafico sottostante relativo al trend immatricolazioni del 2019.

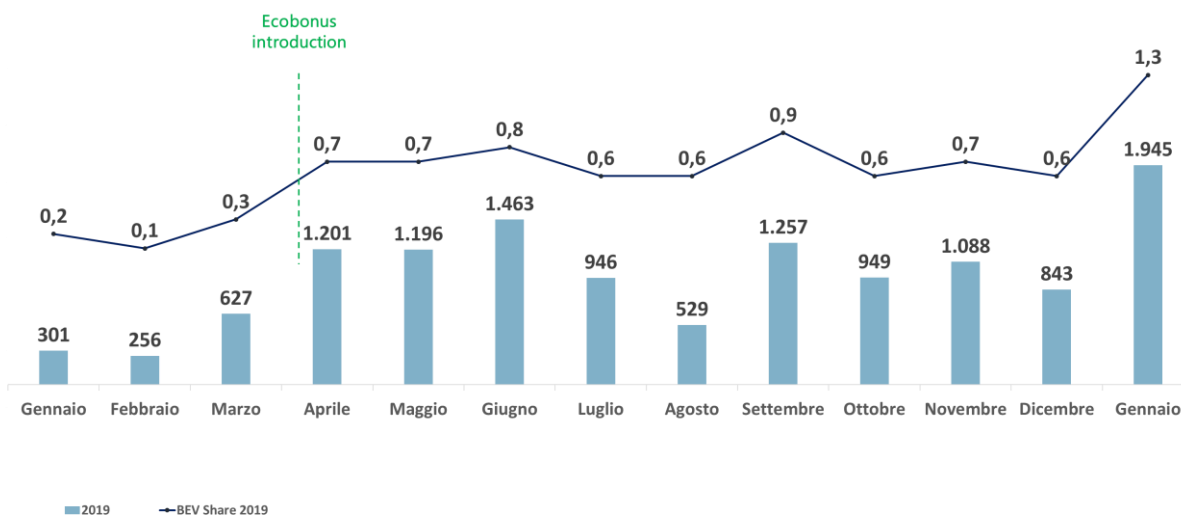


Figura 1 Grafico immatricolazioni veicoli elettrici puri 2019 - Andamento senza e con Ecobonus

I veicoli analizzati tuttora scontano un prezzo di acquisto maggiore rispetto ai veicoli tradizionali; tale differenza è dovuta sia all'attuale costo del pacco batterie¹, la voce di costo più pesante della componentistica per i veicoli elettrici puri, sia ai volumi ancora contenuti sui quali si suddividono i costi di sviluppo di piattaforme e linee industriali progettate da zero. Per queste ragioni, pur prevedendo una diminuzione significativa del prezzo di acquisto nei prossimi anni, è giusto che una tecnologia ritenuta di interesse per il nostro paese venga sostenuta attraverso degli incentivi diretti sul prezzo di acquisto per una prima fase di crescita della *learning curve* del prodotto e di diffusione di una cultura della mobilità privata completamente diversa fra gli utenti.

L'impatto degli incentivi in questo momento è tale che gli stessi possono incidere sull'andamento del mercato. Quest'anno l'accesso all'ecobonus è stato impressionante già nei primi due mesi dell'anno, con un consumo del fondo di 25 milioni di euro in poco più di 2 mesi, rispetto ai 40 stanziati in questa prima tranche.

Tale accelerazione, per quanto possa accogliersi positivamente poiché testimonia il grande interesse e la crescente domanda di queste tipologie di mezzi, risulta tuttavia preoccupante poiché costituisce un concreto rischio che i fondi stanziati di 70 milioni per l'intero anno 2020 finiscano ben prima di dicembre, con la conseguenza paradossale che la vendita di veicoli a basse emissioni rischierà di bloccarsi proprio al termine degli incentivi, in attesa dell'apertura del fondo del 2021. Un effetto che risulterebbe disastroso per tutti gli attori della mobilità elettrica che MOTUS-E rappresenta (dai venditori di veicoli agli erogatori di servizi di ricarica) ma, in particolare, per l'industria auto nostrana che vedrebbe, proprio al momento del lancio di mezzi elettrici puri ed ibridi plug-in prodotti nel nostro paese, esaurirsi la spinta al momento decisiva dell'Eco-bonus.

Per questo chiediamo con forza al Governo di rafforzare urgentemente il fondo eco-bonus almeno per gli anni 2020 e 2021 già previsti dal decreto con risorse ulteriori che MOTUS-E ha stimato in circa 125 milioni di euro per il solo 2020.

Tale stima proviene da una analisi riassunta nei seguenti paragrafi, basata sullo scenario di mercato al 2020 che per le vetture a basse emissioni, grazie al sistema di incentivi in essere, non sembra accusare, rispetto al resto del mercato auto, la situazione economica corrente oltre che l'impatto della gravissima epidemia che si sta diffondendo sul territorio nazionale e in tutto il mondo.

Nella tabella a pagina seguente, in base ai dati di immatricolazione dei primi due mesi del 2020, si riporta uno scenario di immatricolazioni di BEV e PHEV per i successivi mesi dello stesso anno come se il limite dei 70 milioni stanziati non esistesse (*Best case Scenario*). Come si può vedere dall'andamento riportato, gli incentivi si potrebbero esaurire già a giugno del 2020, ipotizzando, in assenza di dati pubblici sui risultati dell'Ecobonus del 2019 che sarebbero utili per elaborazioni di policy, che il 30% di chi accede al bonus rottama e accede quindi anche all'integrazione, mentre il 70% riceve unicamente 4000 € per le BEV e 1500 € per le PHEV.

¹ BENF nel report Lithium-ion Battery Survey di dicembre 2019 prevede un prezzo medio di 93\$/kWh nel 2024 a fronte dei 150\$/kWh circa di oggi.

Definizione	Gen 20	Feb 20	Mar 20	Apr 20	Mag 20	Giu 20	Lug 20	Ago 20	Set 20	Ott 20	Nov 20	Dic 20 + 1° trim 2021	TOTALE 2020
Immatricolato BEV*	1.945	2.531	2.925	2.895	2.730	2.790	2.175	1.380	2.175	2.130	2.190	12.100	37.966
Immatricolato PHEV*	1.341	1.216	1.755	1.737	1.638	1.674	1.305	828	1.305	1.278	1.314	6.260	21.651
<i>Immatricolazioni che accedono al bonus 0-20</i>	1879	2.445	2.826	2.797	2.637	2.695	2.101	1.333	2.101	2.058	2.116	11.689	36.678
<i>Immatricolazioni che accedono al bonus 20-60</i>	925	839	1.211	1.198	1.130	1.155	900	571	900	882	906	4.318	14.935
INCENTIVO EROGATO [k€]	10.308	12.757	15.177	15.022	14.166	14.477	11.286	7.161	11.286	11.052	11.364	61.544	195.600
INCENTIVO EROGATO CUMULATO [k€]	10.308	23.066	38.243	53.265	67.431	81.908	93.193	100.354	111.640	122.692	134.056	195.600	

Tabella 2 Simulazione dei volumi delle immatricolazioni di BEV e PHEV senza vincoli sull'incentivo dell'Ecobonus (Best case Scenario)

L'andamento dei volumi di immatricolazione mostrato in tabella è stato sviluppato sulla base di quanto avvenuto nel 2019 prima dell'avvio degli ecoincentivi, la cui partenza ha fatto crescere la quota di vetture a basse emissioni di più di 3 volte (vedere Figura 1); Stante il positivo trend di immatricolazioni dei mesi di gennaio e febbraio 2020, il valore dell'incentivo erogato cumulato, nello scenario qui simulato, supera i 70 milioni già nel mese di giugno e la corrispondente fine dei fondi dell'ecobonus potrebbe avere un impatto negativo per più di un terzo delle immatricolazioni di veicoli a zero e basse emissioni per i mesi restanti (luglio – dicembre 2020); questo alla luce del fatto che i consumatori sono informati della ripartenza degli incentivi stessi da gennaio 2021, pur essendoci in circolazione un maggior numero di modelli e dei prezzi di acquisto già più bassi della media dello scorso anno. Sono stati inoltre considerati gli ordini di veicoli BEV e PHEV, che erodono il montante di incentivi, presi in carico nel 2020 ma con consegna nel primo trimestre 2021, che peserebbero comunque sulle risorse da stanziare nel 2020.

I risultati della simulazione sono riassunti nella tabella sottostante, che indica quasi 60.000 vetture BEV e PHEV ordinate nell'arco del 2020.

Quindi, secondo le analisi sopra descritte, la fine degli incentivi a giugno rischia di avere un impatto di riduzione del mercato potenziale di più del 40%, come mostrato nella tabella riassuntiva qui di seguito:

	Caso Reale Fine incentivi (as is)	Ipotesi con aumento incentivi (best case)	Hp vs Caso reale	% Hp vs Caso reale
TOTALE BEV	21.339	37.966	- 16.627	-
TOTALE PHEV	12.342	21.651	- 9.309	-
TOTALE	33.681	59.617	-25.936	- 44%

Tabella 3 Sintesi del confronto fra l'andamento di mercato con e senza aumento degli incentivi

È inoltre importante considerare l'impatto ambientale positivo dei BEV e PHEV che potrebbero circolare in più se gli incentivi venissero effettivamente potenziati. Considerando infatti:

- una sostituzione di una BEV e una PHEV con una auto a combustione interna tradizionale (incluso gli ibridi non ricaricabili),
- un livello medio di Emissioni dei veicoli ICE di **119,63 g/km**,
- un livello medio di Emissioni dei PHEV che accedono al bonus di **47,63 g/km**,

si può stimare un risparmio di emissioni di CO₂, parametrizzato per i km annui, come segue:

KM	Ton CO2
15.000	39.982
12.500	33.318
10.000	26.655
7.500	19.991
5.000	13.327

Tabella 4 Tonnellate di CO2 risparmiate dai veicoli elettrici aggiuntivi per il rafforzamento dell'ecobonus in base ai km medi annui percorsi

Questo risparmio, oltre a rappresentare un risultato importante a priori per l'impatto climalterante della flotta aggiuntiva che verrebbe immatricolata grazie alla presente misura, può anche ritenersi efficace per la riduzione degli inquinanti locali in ambiente urbano (PM_{2,5} e PM₁₀, NO_x, ecc.), considerando che i veicoli a zero o basse emissioni di CO₂, su base *tank-to-wheel*, hanno anche ridotte o nulle emissioni di tali composti.