

LUCA SUT(M5S). Grazie, Presidente. L'articolo 22 del “decreto Energia”, votato oggi qui alla Camera, e il relativo DPCM, che definisce i nuovi criteri per l'ecobonus auto, citano esplicitamente l'incentivazione di auto non inquinanti, e sottolineo non inquinanti. Per definizione, un'auto non inquinante non deve avere emissioni nocive per l'ambiente, come lo sono il particolato e gli ossidi di azoto. Stesso discorso dovrebbe valere anche per le emissioni di CO2, sebbene non sia considerato inquinante, ma è un gas che contribuisce all'effetto serra. A conferma di quanto affermiamo, anche la direttiva (UE) 2019/1161 definisce per i veicoli puliti un limite di 50 grammi di CO2 per chilometro e non di 135, come lei ha inserito nel DPCM, signor Ministro.

Inoltre, rileviamo anche un'incongruenza, che molte associazioni le hanno evidenziato anche nelle ultime settimane: nel DPCM si incentivano auto elettriche con un prezzo di listino massimo pari a 35 mila euro, IVA esclusa. Si tratta di vetture spesso non idonee alla ricarica attraverso colonnine di tipo e , che sono proprio le tipologie di colonnine che vengono incentivate grazie ai fondi del PNRR (la Missione n. 2).

Le chiediamo quindi, e mi avvio alla conclusione, quali siano le iniziative che intenda intraprendere, signor Ministro, per sanare queste incongruenze, e incentivare, in coerenza con gli obiettivi europei, solamente i veicoli non inquinanti, come lei ha inserito nel decreto-legge e nel DPCM.

GIANCARLO GIORGETTI,. Grazie, anche all'onorevole Sut, con cui c'è un fitto scambio di corrispondenza sul tema. Naturalmente, il decreto non è un decreto del Ministro dello Sviluppo economico, ma è un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, dove c'è stato il concerto, faticosamente raggiunto, di quattro Ministeri. La finalità è quella di incentivare un settore in forte crisi, dando incentivi alla domanda e promuovendo il rinnovamento dell'attuale parco circolante tramite la sostituzione delle autovetture più inquinanti con mezzi caratterizzati da minore impatto ambientale e ridotte emissioni di anidride carbonica, in una fase temporale in cui il Paese sta affrontando difficoltà economiche anche legate all'attuale crisi internazionale e in cui la rete delle infrastrutture di ricarica elettrica è ancora in corso di implementazione.

Le misure proposte rappresentano la prima fase attuativa e gestoria del fondo per il settore , che, rispetto a interventi previsti anche nel recente passato, si caratterizza per un'ottica pluriennale, nel quadro di una visuale programmatica del settore, anche con finalità di ricerca, sviluppo e di conversione verso le nuove tecnologie.

Il decreto ora firmato è solo il primo tassello, che si inserisce in un quadro più ampio e prevede misure che sono state tarate per essere, da un lato, operative nel più breve tempo possibile, tramite il rinvio ai vigenti provvedimenti attuativi, dall'altro, calibrate in modo da rendersi appetibili anche nell'attuale fase critica del mercato per una fascia quanto più ampia possibile di utenti, escludendo gli acquisti di auto di lusso o, comunque, dal costo elevato.

L'esistenza di un ammontare limitato di risorse per il 2022, in altre parole, ha imposto un razionale utilizzo delle stesse, privilegiando, da un lato, per l'anno in corso, l'incentivo alla domanda in ragione della possibilità di attuazione immediata, dall'altro, ha determinato le scelte sulle concrete misure con individuazione di tetti massimi per i prezzi di acquisto, che consente un utilizzo razionale delle risorse, spalmate su un più ampio numero di autovetture. Proprio in riscontro di uno dei quesiti degli interroganti, è in tal senso possibile osservare che

il limite di 35 mila euro, IVA esclusa, sui prezzi di vendita delle auto elettriche per le quali è possibile fruire dell'incentivo ha lo scopo di ampliare quanto più possibile la platea degli acquirenti, nella consapevolezza che le risorse limitate impongono un loro utilizzo in via prioritaria per utenti che altrimenti non potrebbero accedere, per motivi economici, all'acquisto di questa tipologia di veicoli; utenti che sono i tipici acquirenti di vetture di classe media.

La previsione di un ammontare di incentivi inversamente proporzionale al quantitativo di emissioni di CO2 consente, d'altronde, di massimizzare la finalità ambientale nel quadro del principio della neutralità tecnologica, posto che anche i mezzi con motore endotermico di ultima generazione, prossimamente Euro 7, danno un effettivo e tangibile contributo all'attenuazione dell'impatto ambientale.

La scelta è stata, pertanto, quella di riservare incentivi fino a 5 mila euro per i veicoli elettrici e solo di 2 mila euro per i termici a basse emissioni. Si tratta di misure chiaramente pensate per spingere l'acquisto dell'elettrico, ma senza che nella fase iniziale tale tecnologia sia l'unica a poter beneficiare degli aiuti. Questa scelta avrebbe infatti portato una vasta platea di utenti a non optare per il cambio di autovettura, conservando quella attualmente in circolazione, anche se ad alto impatto ambientale.

Anche in ragione dell'attuale crisi energetica e delle difficoltà di approvvigionamento di alcune componenti, è d'altronde necessario che la transizione verso le nuove tecnologie sia graduale e che gli incentivi siano flessibili e idonei a modellarsi sulle esigenze che il mercato imporrà. Ciò significa che, nell'immediato futuro, potranno essere opportunamente rivalutate le soglie di accesso alle singole misure, sia dal punto di vista dei parametri di impatto ambientale sia in merito all'ammontare dei tetti massimi di spesa dei singoli contributi.

Proprio a tal fine, nel documento del Presidente del Consiglio dei Ministri recentemente sottoscritto, è espressamente previsto che, con successivo decreto, anche in ragione dell'andamento del mercato e dell'evoluzione tecnologica, possano essere ridefiniti i requisiti di accesso, oltre che l'ammontare e l'assegnazione delle singole misure.

In conclusione, ritengo che le scelte effettuate siano, nell'attuale contingenza, una valida risposta alle esigenze del mercato, assicurino la necessaria flessibilità, pongano come obiettivo quello del drastico abbattimento dell'inquinamento atmosferico, nel quadro del principio della neutralità tecnologica e considerando il reale impatto ambientale delle nuove motorizzazioni nel corso di tutta la vita del veicolo: fabbricazione, esercizio, dismissione e recupero dei materiali.

GIUSEPPE CHIAZZESE(M5S). Grazie, Presidente. Ministro, due minuti non bastano per elencare le criticità presenti nel suo decreto, come meglio lei ha specificato, nel vostro decreto, dato che ci sono anche altri Ministri coinvolti, anche il Presidente Draghi. Tanto per cominciare, c'è da dire che già la scelta di emanare un DPCM ha proprio il significato di esautorare il Parlamento che invece tanto bene aveva lavorato negli anni precedenti, anche con riferimento ai provvedimenti passati. In più, ha ignorato del tutto una mozione appena approvata alla Camera, qualche settimana fa, in cui impegnammo il Governo a indirizzare sempre di più verso la mobilità a zero emissioni, a discapito, invece, di una mobilità che ha emissioni inquinanti.

Ministro, con i Governi Conte, ai quali anche lei ha partecipato, avevamo messo veramente la marcia della transizione ecologica e adesso mi pare che invece lei stia facendo proprio un'inversione a U. Ahinoi, purtroppo sono convinto che anche lei si renderà conto del pessimo decreto che effettivamente avete sfornato e lo diranno le immatricolazioni.

Altre criticità: avete dimezzato gli incentivi per le auto elettriche, avete abbassato il limite di prezzo incentivabile per le auto elettriche a 35 mila euro più IVA, escludendo di fatto le auto che hanno anche un'autonomia più elevata e beneficiano di una ricarica ultraveloce. In più, e questo è un fatto gravissimo, non c'è alcun tipo di aiuto per chi installa punti di ricarica domestici e condominiali, la detrazione al 50 per cento, sconti in fattura, tutto finito.

Un altro paradosso è che le auto che stiamo incentivando non possono di fatto beneficiare della ricarica ultraveloce che in Italia si starà facendo grazie ai fondi del PNRR e grazie a un emendamento del MoVimento 5 Stelle per quello che riguarda la ricarica in autostrada.

Invece per le auto termiche è stato aumentato l'incentivo, è stato aumentato anche il prezzo incentivabile, fingendo di ignorare, di fatto, che, tra 10 anni, queste auto non potranno più essere vendute in Europa.

Alla luce di tutto questo, faccio un appello qui al Governo e al Parlamento e veramente chiedo di potere rettificare, come lei ha detto, magari in corso d'opera, questo decreto ed indirizzare davvero le risorse verso una mobilità a zero emissioni .