

3.3.3.10 *Credito d'imposta per l'acquisto di cargo bike*

Settore:	Trasporti		
Nome del sussidio:	Credito d'imposta per l'acquisto di cargo bike		
Codice CSA sussidio	[TR.SI.12]		
Norma di riferimento:	art. 1, c. 698 e 699, L.n. 178/2020 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023).		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	2021		
Anno di cessazione (ove prevista):	2021		
Descrizione:	La disposizione attribuisce un credito d'imposta per l'acquisto di cargo bike e cargo bike a pedalata assistita da parte delle microimprese e delle piccole imprese di trasporto merci urbano nella misura massima del 30%, fino ad un importo massimo annuale di 2.000 euro per ciascuna impresa beneficiaria, alle microimprese e piccole imprese che svolgono attività di trasporto merci urbano di ultimo miglio, nel limite massimo complessivo di 2 milioni di euro per l'anno 2021.		
Tipo di sussidio:	Credito d'imposta		
Aliquota:	Ordinaria	Ridotta:	
Na	Na	Na	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAF		
Motivazione:	Il provvedimento, incentivando il trasporto merci in ambito urbano di ultimo miglio mediante cargo bike, in sostituzione dei mezzi endotermici o comunque motorizzati comunemente impiegati, ossia i veicoli commerciali leggeri (LCV), contribuisce a sanare le seguenti esternalità ambientali normalmente legate al trasporto su strada: costi di congestione, costi di inquinamento atmosferico, costi derivanti dalla crisi climatica, costi degli incidenti stradali, costi di inquinamento acustico, costi delle emissioni well-to-tank, costi di danno agli habitat, costi di inquinamento idrico e del suolo, ecc. Uno studio preparato per la Commissione Europea, (Van Essen, et al., 2019)³²⁰ stima i costi esterni sociali totali, medi e marginali per ciascuna delle voci sopra elencate, per tutte le categorie di veicolo. Di seguito si riportano i valori totali (UE28) e medi unitari attribuibili specificatamente alla categoria dei veicoli commerciali leggeri, per le principali voci di costo.		

³²⁰ <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

Tipo di esternalità	Costo totale UE28 (mld€)	Costo medio	
		c€/tkm ³²¹	c€/vkm ³²²
Congestione	38,50	11,63	8,05
Inquinamento atmosferico	15,49	4,68	3,24
Crisi climatica	13,17	3,98	2,75
Incidenti stradali	19,80	6	4,1
Inquinamento acustico	5,40	1,6	1,1
Danno agli habitat	4,40	1,35	0,9

Una frazione di questi costi esterni può essere abbattuta, in base al tasso di sostituzione degli LCV con le cargo bike.

	2021*
Effetto finanziario (mln €):	2

*Stanziamiento annuo massimo previsto da Legge di Bilancio 2020

³²¹ Tonnellata-kilometro³²² Veicolo-kilometro

3.3.4 I sussidi diretti

3.3.4.1 Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci

Settore:	Trasporti 
Nome del sussidio: [Codice CSA sussidio]	Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci [TR.SD.01]
Norma di riferimento:	Art. 1, comma 647, Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - Legge di stabilità 2016). Decreto 13 settembre 2017, n. 176, Regolamento recante individuazione dei beneficiari, commisurazione degli aiuti, modalità e procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 647 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 - «Marebonus». Art 197 Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 (Rilancio)
Co-finanziamento dall'UE:	No
Anno di introduzione:	2016
Anno di cessazione (ove prevista):	2018
Descrizione:	Contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi del tipo Ro Ro merci e Ro Ro pax per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018. Il regolamento attuativo del provvedimento ha stabilito che il miglioramento dei servizi su rotte esistenti deve riguardare almeno quattro specifiche iniziative di miglioramento comprese fra almeno due delle seguenti otto categorie di miglioramento: 1) miglioramento dell'impatto ambientale della linea; 2) riduzione sostenibile dei tempi della catena intermodale complessiva; 3) miglioramento dei servizi a terra per imbarco e sbarco dei mezzi; 4) maggiore frequenza del servizio di linea; 5) miglioramento dei servizi a bordo durante la navigazione, compresi i servizi di accoglienza per il personale di guida;

	6) implementazione delle tecnologie ITS;		
	7) potenziamento dei livelli di sicurezza (safety e security);		
	8) incremento della capacità di stiva offerta.		
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
	n.a.	n.a.	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	Incerto		
Motivazione:			
Mentre per la maggior parte delle categorie di navi il confronto con la modalità su strada vede la modalità marittima (in virtù delle sue elevate portate) energeticamente più efficiente e con minori costi esterni ambientali per t/km (Wei, 2016; Kos et al., 2016; Lombard e Molocchi, 2011), per la categoria dei servizi Ro Ro permangono aree di incertezza nel confronto ambientale. Questo è dovuto innanzitutto alla variabilità delle situazioni reali e alla necessità di effettuare numerose ipotesi di analisi (possibilità di scelta delle caratteristiche delle navi e dei veicoli stradali utilizzati per il confronto, ad esempio con riferimento alla capacità di carico; tassi di riempimento; scelta arbitraria degli inquinanti; confronti limitati alle emissioni, senza valutazione dei loro effetti sanitari a terra; consumi energetici navali molto variabili a seconda delle condizioni meteo-marine e di carico, con la conseguente necessità di misurarli in condizioni standard, requisito attualmente previsto solo per le navi di nuova costruzione, ecc.). Inoltre, le normative ambientali che si sono succedute negli ultimi vent’anni nel settore dell’autotrasporto (ad es. la serie euro) hanno consentito un forte abbattimento delle principali emissioni nocive (PM, NOx, SO2, HC). Anche nel trasporto marittimo sono intervenute importanti novità normative (revisione della Marpol Annex VI, Direttiva 33/2012 e D.Lgs n.112/2014), che attualmente stanno richiedendo notevoli investimenti di adeguamento (0,5% del tenore di zolfo a livello globale a partire dal 1/1/2020). Ciononostante, il processo di miglioramento ambientale è stato più lento rispetto al trasporto su strada, con livelli delle emissioni di zolfo, particolato e ossidi di azoto comparativamente ancora elevati rispetto al trasporto su strada (T&E; Vanherle, Delhaye 2012; Vukića et al. 2019), e questo anche nel Mediterraneo che, diversamente da Baltico e Mare del Nord, non è un’area di controllo delle emissioni ai sensi della normativa Marpol Annex VI (dove sono previsti limiti più severi per il tenore di zolfo e per gli NOx delle navi nuove). La ricerca comunitaria sui costi esterni dei trasporti, un filone di analisi maggiormente finalizzato alla realizzazione di confronti sistematici fra le modalità e tecnologie di trasporto, è stata poco sviluppata con riferimento al trasporto marittimo. Un recente progetto di ricerca (Med Atlantic Ecobonus, 2018), promosso dalla Commissione Europea, ha sviluppato un calcolatore delle esternalità per il segmento delle navi Ro-Ro, che è oggetto specifico del provvedimento in esame, finalizzato a simulare gli effetti di riduzione delle esternalità del trasporto combinato marittimo rispetto a quello stradale in relazione ad una vasta gamma di misure opzionali di miglioramento ambientale delle navi e della loro gestione operativa. Il modello di calcolo tiene conto delle emissioni di gas serra, dei principali inquinanti di rilievo sanitario, rumore, incidenti e congestione, ed è basato sulle metodologie di valutazione raccomandate dai manuali di riferimento comunitario (Impact 2008, Ricardo-AEA, 2014). Le simulazioni del calcolatore evidenziano che il trasporto combinato marittimo permette di ridurre i costi sociali associati alla congestione da traffico, agli incidenti e - sotto			

certe condizioni - anche al rumore; tuttavia, sotto il profilo delle emissioni di CO₂ e degli effetti sanitari dell'inquinamento - in assenza di misure ambientali aggiuntive rispetto a quelle attualmente richieste dalle normative - esso rischia di determinare un peggioramento rispetto al trasporto su strada.

Il comma 647 della legge di bilancio 2016 ha istituito il Marebonus con la finalità di migliorare la catena intermodale e di decongestionare la rete viaria, senza esplicite finalità ambientali. Il regolamento attuativo ha stabilito che il miglioramento dei servizi sia valutato rispetto alla situazione in essere alla data di pubblicazione del decreto, non necessariamente positiva nel confronto ambientale fra il combinato marittimo e il trasporto stradale. Inoltre, il regolamento ha previsto otto categorie opzionali di miglioramento del servizio, alcune delle quali con effetti ambientali potenzialmente positivi, lasciando ampia discrezionalità di scelta ai beneficiari (le iniziative di miglioramento devono riguardare almeno due di esse).

Il sussidio va ritenuto con effetti incerti sotto il profilo ambientale.

In coerenza con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e di miglioramento della qualità dell'aria, la qualità ambientale del Marebonus potrebbe essere assicurata con condizionalità ambientali vincolanti, orientate ad un'effettiva riduzione delle emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici del combinato marittimo, o anche coinvolgendo nodi logistici e portuali lontani da aree densamente popolate, con un effetto di riduzione dell'esposizione della popolazione agli effetti dell'inquinamento atmosferico e del rumore veicolare.

	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	45,40	44,10	48,90	-	50,00

3.3.4.2 Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia

Settore:	Trasporti		
Nome del sussidio:	Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia		
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.02]		
Norma di riferimento:	Art. 1, comma 648, Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – Legge di stabilità 2016); Decreto Mit 14 luglio 2017, n. 125; Decreto Mit 10 ottobre 2017.		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	2016		
Anno di cessazione (ove prevista):	2018		
Descrizione:	Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'art. 1, comma 150, legge 23 dicembre 2014, n. 190. L'incentivo è rivolto alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale o trasbordato e operatori del trasporto combinato che commissionano alle imprese ferroviarie treni completi a trazione elettrica, che si impegnino a mantenere determinati volumi di traffico in termini di treni*chilometro e ad incrementarli nel corso del periodo di incentivazione. Gli MTO beneficiari del contributo sono tenuti al ribaltamento di una quota dell'incentivo ricevuto verso gli utenti del servizio ferroviario		
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
	n.a.	n.a.	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAF		
Motivazione:	In sede di normativa attuativa (art. 6 del DECRETO 14 luglio 2017, n. 125), l'incentivo è stato vincolato all'uso della trazione ferroviaria elettrica. Vi è un'ampia evidenza scientifica sui minori costi esterni del trasporto ferroviario a trazione elettrica rispetto a quello stradale (Amici della Terra, 2006; Impact, 2008, Ricardo - AEA, 2014). L'utilizzo del gasolio per il trasporto ferroviario presenta invece esternalità ambientali paragonabili al trasporto su strada. Il sussidio è pertanto un SAF.		

	2016	2017	2018	2019	2020	
Effetto finanziario (mln €):	20,00	20,00	20,00	-	-	

3.3.4.3 Incentivo per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan con mezzi di categoria non inferiore a "Euro 5"

Settore:	Trasporti					
Nome del sussidio:	Incentivo per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan con mezzi di categoria non inferiore a “Euro 5”					
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.03]					
Norma di riferimento:	Art. 1, commi 85 e 86, Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)					
Co-finanziamento dall’UE:	No					
Anno di introduzione:	2016					
Anno di cessazione (ove prevista):	2017					
Descrizione:	Si prevedono incentivi fino a un massimo di 8.000 euro per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan di categoria “Euro 0”, “Euro 1” o “Euro 2” con veicoli nuovi, aventi classi di emissione non inferiore a “Euro 5”. L’incentivo è previsto per i veicoli nuovi acquistati dal primo gennaio al 31 dicembre 2016 ed immatricolati non oltre il 31 marzo 2017					
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto					
Aliquota:	Ordinaria:		Ridotta:			
	n.a.		n.a.			
Livello di riformabilità:	Nazionale					
Qualifica sussidio	SAF					
Motivazione:	L'utilizzo di caravan “Euro 5” in sostituzione di “Euro 0”, “Euro 1” e “Euro 2” costituisce un miglioramento ambientale significativo in termini di emissioni inquinanti.					
		2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	5,00	-	-	-	-	

3.3.4.4 Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro

Settore:	Trasporti					
Nome del sussidio:	Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro					
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.04]					
Norma di riferimento:	Art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali)					
Co-finanziamento dall'UE:	No					
Anno di introduzione:	2016					
Anno di cessazione (ove prevista):	2017					
Descrizione:	Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile: Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (riservato a EELL > 100.000 ab.), volto a sostenere iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, <i>car-pooling</i> , <i>car-sharing</i> , <i>bike-pooling</i> e <i>bike-sharing</i> , la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria. Tali programmi possono comprendere la cessione a titolo gratuito di «buoni mobilità» ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili.					
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto					
Aliquota:			Ordinaria:	Ridotta:		
			n.a.	n.a.		
Livello di riformabilità:	Nazionale					
Qualifica sussidio	SAF					
Motivazione:	Gli incentivi sono volti alla sensibilizzazione ambientale nelle scuole e nei posti di lavoro e alla diffusione di forme tradizionali (piedi) e innovative (<i>sharing</i>) di mobilità sostenibile privata, diverse dal trasporto pubblico, che comunque consentono di ridurre gli effetti ambientali negativi del trasporto privato convenzionale.					
		2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):		35,00	35,00	-	-	-

3.3.4.5 Fondo rottamazione carri merci

Settore:	Trasporti											
Nome del sussidio:	Fondo rottamazione carri merci											
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.05]											
Norma di riferimento:	Art. 1, comma 584, Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020)											
Co-finanziamento dall'UE:	No											
Anno di introduzione:	2018											
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime											
Descrizione:	Si istituisce nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della rottamazione dei carri merci ferroviari.											
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto											
Aliquota:		Ordinaria:	Ridotta:									
		n.a.	n.a.									
Livello di riformabilità:	Nazionale											
Qualifica sussidio	SAF											
Motivazione:	Si tratta di un sostegno al rinnovo del materiale rotabile, volto a promuovere la sicurezza e la qualità del trasporto ferroviario e, più in generale, a favorire il trasporto delle merci su rotaia (la modalità più sostenibile per il trasporto terrestre delle merci) e l'efficienza energetica della catena logistica (Impact, 2008; Ricardo - AEA 2014). <table><tr><td></td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td></tr><tr><td>Effetto finanziario (mln €):</td><td>4,00</td><td>4,00</td><td>4,00</td></tr></table>					2018	2019	2020	Effetto finanziario (mln €):	4,00	4,00	4,00
	2018	2019	2020									
Effetto finanziario (mln €):	4,00	4,00	4,00									

3.3.4.6 Contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicolo a due ruote elettrico o ibrido nuovo di fabbrica

Settore:	Trasporti 
Nome del sussidio:	Contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicolo a due ruote elettrico o ibrido nuovo di fabbrica
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.06]
Norma di riferimento:	LEGGE 30 dicembre 2018, n. 145 - comm. 1057-1064. Decreto del Ministero dello sviluppo economico del 20 marzo 2019. Disciplina applicativa dell'incentivo «eco-bonus» per l'acquisto di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M1 a basse emissioni di CO ₂ e di categoria L1 ed L3e elettrici o ibridi. art. 10-bis DL n. 34/2019; art. 12, c. 1, DL n. 162/2019; art. 44-bis, c. 1, DL n. 34/2020; art. 1, c. 691, L. n. 178/2020; art. 5, c. 15-bis e 15-ter, DL n. 41/2021.
Co-finanziamento dall'UE:	No
Anno di introduzione:	2019
Anno di cessazione (ove prevista):	2019
Descrizione:	"In caso di acquisto nell'anno 2019, anche in locazione finanziaria, di veicolo elettrico o ibrido nuovo di fabbrica delle categorie L1 e L3 (veicoli a due ruote con cilindrata inferiore o superiore ai 50 cc) con consegna per la rottamazione si riconosce un contributo pari al 30 per cento del prezzo di acquisto, fino ad un massimo di 3.000 euro nel caso in cui il veicolo consegnato per la rottamazione sia della categoria euro 0, 1 o 2. Per veicoli di categoria L1 s'intendono i veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h. Per veicoli di categoria L3 s'intendono i veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h. Veicoli a due ruote a trazione elettrica: veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione esclusivamente di tipo elettrico e completamente immagazzinata a bordo. Per veicoli a due ruote a trazione ibrida s'intendono quelli L1 e L3 rientrati nelle seguenti tre categorie: 1. Veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motogeneratore termico volto alla sola generazione di energia elettrica, che integra una fonte di energia elettrica disponibile a bordo (funzionamento ibrido). 2. Veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta direttamente alla trazione, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo anche mediante il funzionamento

	autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti (funzionamento ibrido bimodale)		
	3. Veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta sia alla trazione sia alla produzione di energia elettrica, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo sia mediante il funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni presenti sia mediante il funzionamento autonomo di una sola di queste (funzionamento ibrido multimodale). Misura prevista dall'articolo 1, comma 1057, della legge n. 1458 del 2018, come modificata dall'articolo 10-bis, comma 1, del decreto legge n. 34 del 2019 per l'acquisto nell'anno 2019 di veicoli elettrici o ibridi nuovi di fabbrica, con contestuale rottamazione di un veicolo delle medesime categorie. Il contributo è riconosciuto anche per gli acquisti effettuati nell'anno 2020 ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto-legge n. 162 del 2019. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (ora MiMS) e il Ministro dell'economia e delle finanze, del 20 marzo 2019 sono definite le modalità di attuazione del credito d'imposta. L'articolo 44-bis del decreto-legge n. 34 del 2020 ha modificato la disciplina dell'incentivo, prevedendo il riconoscimento del contributo anche per l'acquisto del veicolo nuovo, senza rottamazione dell'usato. Il contributo è riconosciuto anche per gli acquisti effettuati negli anni dal 2021 al 2026. L'agevolazione è stata modificata anche dall'articolo 5, commi 15-bis e 15-ter del decreto-legge n. 41 del 2021 che ha sostituito il comma 1061)."		
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto		
Aliquota:		Ordinaria:	Ridotta:
		n.a.	n.a.
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAF		
Motivazione:	La letteratura sulle prestazioni ambientali dei veicoli a due ruote elettrici, al confronto con quelli convenzionali a benzina, è molto più limitata rispetto alle quattro ruote (Leuenberger, Frischknecht 2010). Il confronto fra i veicoli elettrici o ibridi a due ruote e quelli convenzionali è complesso (ad es. per la diffusione dei monopattini a batteria) e dovrebbe tener conto almeno delle modalità di produzione dell'energia elettrica, nonché dei processi di produzione, smaltimento e recupero dei materiali delle batterie. Per analogia, gli studi riguardanti le LCA delle auto evidenziano significativi benefici ambientali dei veicoli elettrici, con alcune limitate eccezioni relative ad impatti ambientali associati all'estrazione e produzione dei materiali delle batterie. Ad esempio, nell'analisi di Girardi e altri di RSE (2015;2017), basata su prestazioni e pesi di specifici modelli di auto, le versioni elettriche hanno prestazioni ambientali migliori non solo in termini di emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici d'interesse per le aree urbane, ma anche per indicatori di impatto LCA quali acidificazione, ozono troposferico, particolato, eutrofizzazione dei mari e suoli. Per contro, i veicoli elettrici non sono in grado, allo stato attuale, di essere vincenti per impatti di LCA quali l'eutrofizzazione delle acque dolci o la tossicità umana, per i quali i processi dovuti all'estrazione dei metalli e alla produzione e dismissione della batteria del veicolo giocano		

un ruolo determinante, per la loro consistenza. Considerati gli elevati investimenti di R&S in corso, sono attesi notevoli innovazioni e miglioramenti nelle prestazioni ambientali dei processi di produzione delle batterie per autotrazione (EEA, 2018), che si ritiene possano riguardare anche le batterie per i veicoli a due ruote.

	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	10,00	d.q.

3.3.4.7 Contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicolo M1 nuovo di fabbrica omologato per emissioni fino a 70 gCO₂/km

Settore:	Trasporti 
Nome del sussidio:	Contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicolo M1 nuovo di fabbrica omologato per emissioni fino a 70gCO ₂ /km e elettrici o ibridi
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.07]
Norma di riferimento:	LEGGE 30 dicembre 2018, n. 145 - comm. 1031-1047. Decreto del Ministero dello sviluppo economico del 20 marzo 2019. Disciplina applicativa dell'incentivo «eco-bonus» per l'acquisto di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M1 a basse emissioni di CO ₂ e di categoria L1 ed L3 e elettrici o ibridi; art. 12, c. 2, DL n. 124/2019; art. 44, commi da 1-bis a 1-quinquies, DL n. 44/2020; art. 1, commi da 652 a 658, L. n. 178/2020.
Co-finanziamento dall'UE:	No
Anno di introduzione:	2019
Anno di cessazione (ove prevista):	2021
Descrizione:	I veicoli di categoria M1 sono quelli destinati al trasporto di persone, aventi almeno quattro ruote e al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente. In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricula in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, un veicolo di categoria M1 (con almeno 4 ruote e al massimo otto posti a sedere oltre al conducente) nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro IVA esclusa, è riconosciuto un contributo (min 1500 - max 6000 €) parametrato alla classe di emissione di CO₂ g/km di omologazione del veicolo (0-20 gCO₂/km; 21-70 gCO₂/km) e differenziato a seconda che si rottami o meno un veicolo di classe Euro 1, 2, 3 e 4. Il Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 in via sperimentale, ha riconosciuto a chi omologa in Italia entro il 31 dicembre 2021 un veicolo attraverso l'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica su veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219, un contributo pari al 60 per cento del costo di riqualificazione fino ad un massimo di euro 3.500, oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione.

Tipo di sussidio:	Sussidio diretto	
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:
	n.a.	n.a.
Livello di riformabilità:	Nazionale	
Qualifica sussidio	SAF	
Motivazione:		
Al momento rientrano nel limite dei 70 gCO2/km i modelli veicolari elettrici e ibridi. Nella fase di utilizzo, i veicoli elettrici e ibridi rispetto a quelli a combustione interna presentano indubitabili vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione del rumore veicolare. Un confronto più complessivo dovrebbe tener conto almeno delle modalità di produzione dell'energia elettrica, nonché dei processi di produzione, smaltimento e recupero dei materiali delle batterie. In anni recenti sono state ampiamente sviluppate le analisi ambientali lungo l'intero ciclo di vita dei veicoli e dei carburanti utilizzati (cfr. la rassegna di 79 studi di Nordelöf e altri, 2014). Buona parte degli studi è focalizzato sul tema dei cambiamenti climatici (emissioni di gas serra). Ad esempio il lavoro di Messagie (2017) per conto di T&E ha evidenziato che - considerando il mix di fonti dell'UE - le auto elettriche a batteria (BEV) hanno un impatto climatico mediamente del 55% inferiore rispetto ai veicoli convenzionali, con una forte variabilità a seconda degli Stati (all'estremo superiore troviamo la Polonia con -25%, all'estremo inferiore la Svezia con -85%). Altri studi di LCA, che adottano uno spettro di effetti ambientali più ampio (EEA, 2018, per il contesto europeo; Girardi e altri di RSE, 2015 e 2017, per l'Italia), confermano i benefici ambientali delle auto elettriche e ibride, evidenziando nel contempo specifici aspetti ambientali per i quali è necessario un miglioramento delle tecnologie. Ad esempio, nell'analisi di RSE 2015, basata su prestazioni e pesi di specifici modelli, le versioni elettriche hanno prestazioni ambientali migliori non solo in termini di emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici d'interesse per le aree urbane, ma anche per indicatori di impatto LCA quali acidificazione, ozono troposferico, particolato, eutrofizzazione dei mari e suoli; per contro, i veicoli elettrici non sono in grado, allo stato attuale, di essere vincenti per impatti di LCA quali l'eutrofizzazione delle acque dolci o la tossicità umana, per i quali i processi dovuti all'estrazione dei metalli e alla produzione e dismissione della batteria del veicolo giocano un ruolo determinante, per la loro consistenza. Considerati gli elevati investimenti di R&S in corso, sono comunque previste innovazioni con forti miglioramenti nelle prestazioni ambientali dei processi di produzione delle batterie (EEA, 2018).		
	2019*	2020*
Effetto finanziario (mln €):	60,00	70,00
*Stanziamiento		

3.3.4.8 Contributi all'autotrasporto per rinnovo veicoli

Settore:	Trasporti			
Nome del sussidio:	Contributi all'autotrasporto per rinnovo veicoli			
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.08]			
Norma di riferimento:	Art. 53 Decreto-legge 124/2019 - Commi 113/117 Legge di Bilancio 2020 (160/2019)			
Co-finanziamento dall'UE:	No			
Anno di introduzione:	2019			
Anno di cessazione (ove prevista):	2020			
Descrizione:	Concessione di contributi per il rinnovo, previa rottamazione, del parco veicolare delle imprese di autotrasporto attive sul territorio italiano iscritte al Registro Elettronico Nazionale con l'obiettivo di accrescere la sicurezza del trasporto su strada, oltreché di ridurre gli effetti climateranti deviranti dal trasporto passeggeri su strada. I contributi sono destinati a finanziare gli investimenti fino al 30 settembre 2020 e finalizzati alla radiazione, per rottamazione, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto passeggeri e di categoria M2 o M3, con contestuale acquisizione (inclusa locazione finanziaria) di nuovi autoveicoli per il trasporto passeggeri e di cat. M2 o M3, a trazione alternativa a metano (CNG), gas naturale liquefatto (GNL), ibrida (diesel/elettrico) ed elettrica (full electric) ovvero a motorizzazione termica e conformi alla normativa euro VI (di cui al Reg. CE n. 595/2009). I contributi - di entità variabile, da un minimo di 4.000 a un massimo di 40.0000 euro per ciascun veicolo, e differenziati in ragione della categoria M2 o M3 del nuovo veicolo - siano erogati fino a concorrenza delle risorse disponibili, escludendone la cumulabilità con altre agevolazioni relative al medesimo tipo di investimento, incluse quelle concesse a titolo de minimis (ai sensi del Reg. UE n. 1407/2013).			
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto			
Aliquota:	Ordinaria:		Ridotta:	
Non prevista				
Livello di riformabilità:	Nazionale			
Qualifica sussidio	SAF			
Motivazione:	La misura è per definizione favorevole in quanto incentiva modalità di trasporto più sostenibili.			
		2019*	2020*	
	Effetto finanziario (mln €):	12,9	15,9	
	*Stanziamiento			