



Disegno di legge "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027" (A.C.2112)

Le proposte di Transport & Environment (T&E) di revisione della fiscalità delle auto aziendali

Andrea Boraschi
Direttore T&E Italia
andrea.boraschi@transportenvironment.org
Mobile: 345.7491523

Proposte di revisione della fiscalità delle auto aziendali

L'anno 2023 si è concluso, per il mercato italiano, con una modestissima crescita delle vendite di veicoli elettrici BEV, passate da un market share del 3,73% nel 2022 a una quota di mercato del 4,23% lo scorso anno. Nei primi nove mesi del 2024 si registra una nuova contrazione: 4,01%. Complessivamente negli ultimi due anni e nove mesi, il mercato dell'auto elettrica è in contrazione rispetto ai valori del 2021, quando le BEV vendute nel nostro Paese erano il 4,61% dell'immatricolato annuo. Questa dinamica è in aperta controtendenza rispetto al resto d'Europa, dove solo negli ultimi mesi si sono registrate modeste contrazioni nelle vendite di *full electric*.

L'Italia si è impegnata, nel quadro della Effort Sharing Regulation, a ridurre del 33%, al 2030, le emissioni di CO₂ dai settori non-ETS (rispetto ai livelli del 2005); nella proposta di revisione del Regolamento questo target è stato alzato al 43,7%. La proposta di revisione del Regolamento sugli standard di emissione di CO₂ delle auto e dei furgoni prevede, sempre per il 2030, un obiettivo di riduzione delle emissioni del 55% rispetto al livello medio di emissioni che i costruttori avrebbero dovuto raggiungere entro il 2021 (95 gCO₂/km). La sfida complessiva dell'Unione Europea rimane la **completa decarbonizzazione dei trasporti al 2050**.

Nel merito delle politiche per la riduzione delle emissioni dal trasporto su strada, Transport & Environment individua nella progressiva **elettrificazione delle flotte aziendali** un volano strategico. Una quota crescente di auto a zero emissioni nelle *corporate fleets* permette di ottenere in tempi brevi un significativo abbattimento dei gas climalteranti provenienti dal trasporto su strada e una serie ulteriore di benefici a cascata. Questa soluzione è stata individuata da numerosi Stati Membri dell'Unione Europea¹ come **una delle strategie per la decarbonizzazione del settore trasporti**:

- Per la quantità sproporzionata di CO₂ emessa dalle flotte aziendali² rispetto al numero di veicoli di cui si compongono: in Italia, il 41% delle nuove immatricolazioni emette il 58% dei gas serra;
- Per la capacità delle flotte aziendali di "plasmare" il mercato dell'usato (di cui sono la principale fonte di immissione) nell'arco di tre/quattro anni, definendone la composizione; e, nella dinamica a cui ci riferiamo, rendendo il costo dei veicoli elettrici economicamente più accessibile per i consumatori.

Le flotte aziendali italiane possono essere elettrificate in tempi più brevi rispetto al restante parco circolante per i seguenti motivi:

¹ Paesi che offrono sostegno per l'acquisto di auto aziendali pulite nei loro piani nazionali di ripresa: DE, ES, FR, HR, CZ, MT, DK, RO, SK, BE, CZ, LI, FI.

² I veicoli aziendali rappresentano il 41% del nuovo immatricolato ed il 58% delle emissioni di CO₂ dei veicoli. Analisi T&E su dati Dataforce (2022).

-
- Le auto aziendali sono soggette a specifiche leve fiscali che ne possono indirizzare rapidamente l'elettrificazione;
 - La maggiore compatibilità delle esigenze di mobilità delle aziende con le prerogative dei mezzi elettrici: quindi la maggiore prevedibilità e programmabilità degli spostamenti (e il poter ottimizzare le attività di ricarica), nonché la possibilità di realizzare infrastrutture di ricarica in sede aziendale;
 - L'attenzione delle aziende nei confronti del tema della sostenibilità ambientale e la volontà di rispettare gli impegni presi nei Bilanci di Sostenibilità Ambientale (obbligatori, a partire dal 2024, per aziende con più di 250 dipendenti, un bilancio annuo superiore ai 43 milioni di euro e un fatturato superiore ai 50 milioni);
 - La migliorata accessibilità al credito che deriva dal miglioramento degli ESG rating;
 - Una maggiore attenzione al total cost of ownership (TCO) rispetto alla sola valutazione del costo di acquisto dei veicoli. Grazie alla maggiore efficienza dei mezzi elettrici e al potenziale di risparmio nei costi di gestione (in particolare se il parco auto dell'azienda è alimentato da produzione energetica propria), l'auto elettrica è un'opzione economicamente preferibile per un'azienda.

In Italia, la politica fiscale applicata all'auto aziendale è attualmente inadeguata a sostenere l'elettrificazione e mostra ampi margini di miglioramento. L'analisi comparata³ di T&E del trattamento fiscale dell'auto in 31 paesi europei, mostra come in Italia le politiche di tassazione siano largamente slegate da parametri emissivi. Gli schemi fiscali applicati dal nostro Paese **non promuovono** - e in alcuni casi rallentano - **l'adozione dei veicoli elettrici**. L'Italia mostra un differenziale fiscale tra veicoli elettrici, ibridi plug-in ed endotermici molto modesto; e un valore monetario dell'incentivo per l'acquisto di nuovi veicoli elettrici (sostegno alla domanda) tra i più bassi in Europa.

T&E ritiene urgente una **revisione della tassazione delle nuove immatricolazioni declinata su scaglioni di emissioni**, con un iniziale vantaggio fiscale per veicoli BEV, progressivamente rimodulato, negli anni a venire, per garantire il gettito fiscale e il bilancio pubblico a fronte di un aumento di veicoli 100% elettrici in circolazione (e una riduzione di quelli endotermici/PHEV). Per auto ibride plug-in (PHEV) ed endotermiche (ICE), la possibilità di ottenere benefici fiscali si esaurisce progressivamente e parallelamente alla crescita dei veicoli *zero emission* nelle flotte aziendali.

³ Transport & Environment. 2022. La buona Guida Fiscale, in [La buona guida fiscale.docx \(transportenvironment.org\)](#)

Sintesi comparativa delle policy fiscali sull'auto in Europa

L'analisi pubblicata ad ottobre 2022 da Transport & Environment, "[La buona guida fiscale](#)" (a cui rimandiamo per una panoramica più completa), ha messo direttamente a confronto, per la prima volta, i sistemi fiscali di tassazione dell'auto dei Paesi membri dell'Unione Europea, oltre a Gran Bretagna, Norvegia, Svizzera e Islanda.

E' evidente come nel corso degli ultimi anni sempre più Paesi, tra quelli analizzati nel rapporto, abbiano cominciato a declinare la pressione fiscale a seconda dell'intensità delle emissioni di CO2 (vedi tabella 1). Per quanto riguarda il sostegno alla domanda, sono 23 i Paesi che prevedono incentivi per veicoli elettrici.

Gli incentivi all'acquisto di veicoli PHEVs sono in vigore in 10 Paesi. Nel corso degli ultimi anni, l'aumentata consapevolezza nei confronti delle [problematiche di questa tecnologia](#) ha spinto Germania, Svezia e Inghilterra ad eliminare il sussidio ai veicoli PHEVs; la Francia ha eliminato il sussidio non condizionato alla rottamazione. L'Italia è il solo Paese a prevedere ancor oggi incentivi per l'acquisto di veicoli endotermici fino a 135 gCo2/km.

Tabella 1: Forme di tassazione delle autovetture a confronto in base alle caratteristiche dei veicoli utilizzate come base imponibile

Tassa sull' acquisto	20	0	5	3	2	2	2	1	6	0	0	3	0	10	0
Incentivi all' acquisto	23	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	2	5
Tassa di possesso	23	0	7	5	2	0	3	0	9	1	0	5	1	0	0
Tassa sui fringe benefit	20	11	3	1	2	0	0	0	5	7	4	4	0	27	0
Detraibilità IVA	3	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	27	21	0
Percentuale di deducibilità	7	8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	31	0
Accisa sull' energia	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0	0

Fonte: Elaborazione T&E delle fonti nazionali al 1° settembre 2022.

Tassa di immatricolazione

Venti Paesi sui ventidue che applicano la tassa di immatricolazione (tra cui Francia, Belgio, Olanda, Spagna, Regno Unito) **utilizzano le emissioni di CO2 come base imponibile sull'acquisto di un nuovo veicolo** (vedi tabella 2). Dieci Paesi (tra cui Spagna, Norvegia ed Austria) applicano la tassa di immatricolazione parametrandola, oltre che sul fattore emissivo, anche in base al prezzo del veicolo.

Es: In Spagna, la tassa di immatricolazione è declinata sulle emissioni di Co2 a partire dal 2007.

In Francia è in vigore un sistema bonus-malus, introdotto nel 2008: l'importo del malus ha un tetto massimo del 50% del prezzo (IVA inclusa) del veicolo e può raggiungere un massimo di 50.000 euro per veicoli altamente emissivi

La tassa di acquisto in Danimarca è un calcolo complesso, che coinvolge le soglie di prezzo dei veicoli, l'intensità delle emissioni di gas serra, la capacità delle batterie (per i veicoli elettrici) e un contributo all'acquisto per i veicoli elettrici. L'onere fiscale risultante è il più alto in Europa per i PHEV e i veicoli ICE in diverse classi di veicoli.

La tassa di immatricolazione in Norvegia, composta da tre tasse separate sui veicoli inquinanti (tasse sulle emissioni di CO₂, emissioni di NO_x e peso del veicolo) e l'esenzione totale dall'IVA per i BEV, è il principale motivo del posizionamento della Norvegia come Paese leader nella mobilità elettrica in Europa e nel mondo.

Tabella 2: Imponibile fiscale, per paese, per l'acquisto di autovetture

Francia	X		X				X							X				
Germania																		
Italia			X															
Paesi Bassi	X								X									
Spagna	X																X	
Regno Unito	X																	

Fonte: Elaborazione T&E delle fonti nazionali al 1° settembre 2022.

Detraibilità dell'IVA

Anche la detrazione dell'IVA può essere utilizzata come leva per influenzare il comportamento delle aziende. In Austria, Irlanda, Slovenia **le emissioni di CO₂ sono utilizzate come base imponibile per la detraibilità dell'IVA** delle auto aziendali. Islanda e Norvegia non applicano l'IVA sui veicoli elettrici.

Es: L'imposta sul valore aggiunto in Austria (20%) non può essere detratta dalle auto aziendali con motori a combustione. Le auto a emissioni zero possono detrarre l'IVA fino a un massimo di € 40.000. Gli incentivi fiscali austriaci, fortemente differenziati in base all'intensità delle emissioni di CO₂, hanno permesso alla flotta aziendale austriaca, che rappresenta i due terzi delle nuove immatricolazioni, di raggiungere una quota di penetrazione di BEV del 18,0%.

Fringe benefit

I fringe benefit aziendali rappresentano una parte della retribuzione del dipendente, corrisposta dal datore di lavoro sotto forma di bene o di servizio. Venti Paesi utilizzano le **emissioni di CO₂ come base imponibile** per la tassazione dei fringe benefit. L'Italia, a differenza di tutti gli altri Paesi

europei, applica un complicato sistema di tassazione delle auto aziendali ad uso promiscuo, in cui la base imponibile è calcolata moltiplicando un costo specifico, che varia a seconda del modello di veicolo e del motore ed è fornito dall'Automobile Club d'Italia, per una percorrenza media annua di 15.000 km. Una volta calcolata la base imponibile, viene applicata un'aliquota percentuale a seconda dell'intensità delle emissioni di CO₂, con soglie del 25% (0-59 g CO₂/km), 30% (60-159 g CO₂/km), 50% (160-189 g CO₂/km) e 60% (>190 g CO₂/km). La misura adottata - che prevede appena il 5% di differenziale tra un'auto a zero emissioni e un veicolo capace di rilasciare fino a 159 gCO₂/km - è troppo timida per disincentivare l'acquisto di veicoli inquinanti, oltre ad avere l'aggravante di non distinguere tra i veicoli che sono realmente a emissioni nulle e le auto ibride plug in.

Es: Nell'aprile 2020, il Regno Unito ha ridotto drasticamente le aliquote sui benefit-in-kind per i veicoli a basse emissioni, compresa un'aliquota dello 0% per i veicoli a emissioni zero. Questa aliquota è aumentata all'1% per l'anno fiscale 2021 e al 2% per il 2022, continuando a fornire un forte incentivo per i dipendenti a scegliere un veicolo a emissioni zero. Le società di leasing britanniche hanno segnalato una forte domanda di BEV come auto aziendali.

Tabella 3: Imponibile fiscale, per paese, per la tassazione delle auto aziendali come fringe benefit

Francia	X														X
Germania	X	X								*					X
Italia	X														X
Paesi Bassi	X	X													X
Spagna	X				X				X						X
Regno Unito	X														X

Fonte: Elaborazione T&E delle fonti nazionali al 1° settembre 2022. Imposta non inclusa per comparabilità.

Politiche di deducibilità del costo del veicolo

La registrazione di un'auto come bene aziendale comporta notevoli vantaggi fiscali. Essa viene considerata un bene strumentale; il suo costo può essere ammortizzato come costo del capitale, ed essere quindi dedotto dalla tassazione sugli utili aziendali. In sette Paesi la percentuale di deducibilità **viene declinata in base alla classe emissiva del veicolo**. In Italia, il risparmio fiscale ai fini IRES (Imposta sul Reddito delle Società) è stabilito dall'art. 164 del TUIR (Testo Unico delle Imposte sui Redditi). La percentuale di deducibilità è limitata al 70% del valore per le auto concesse ai dipendenti in fringe benefit; e al 20% per le auto aziendali in pool, ovvero le auto intestate a nome della società ma che non sono strettamente utilizzate per scopi aziendali. Per quanto riguarda gli agenti di commercio, la percentuale di deducibilità del costo del veicolo è fissata all'80%

Es: In Belgio, a partire dal 2026, solo i veicoli a emissioni zero potranno beneficiare dell'ammortamento. Per i veicoli con motore a combustione immatricolati tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2025, questa politica sarà introdotta gradualmente, con il 75% del costo del veicolo ancora deducibile nel 2025, il 50% nel 2026, il 25% nel 2027, lo 0% dal 2028 in poi. Questa riduzione graduale si applica a tutte le auto con motore a combustione, compresi i PHEV. Anche la quota di

ammortamento dei BEV sarà ridotta, ma in misura minore, fermandosi al 67,5% nel 2031.

Tabella 4: Imponibile fiscale, per paese, per la deducibilità dell'ammortamento sulle auto aziendali

Francia	X	X												X	
Germania														X	
Italia													X	X	
Paesi Bassi														X	
Spagna													X	X	
Regno Unito	X												X	X	

Fonte: Elaborazione T&E delle fonti nazionali al 1° settembre 2022.

Proposte di revisione della fiscalità

La detraibilità dell'IVA

Attualmente l'IVA dei veicoli aziendali ad uso strumentale è detraibile al 100%, l'IVA dei veicoli ad uso promiscuo è detraibile al 40%. T&E propone le seguenti modifiche:

Tabella 5: Proposta di T&E di revisione della percentuale di detraibilità dell'IVA

Emissioni (g CO ₂ /km)	Percentuale di detraibilità			
	Attuale	2025 uso strum/prom	2026 uso strum/prom	2028 uso strum/prom
0	100%/40%	100%/80%	100%/60%	100%/40%
1-59	100%/40%	100%/40%	80%/30%	60%/20%
>= 60	100%/40%	90%/30%	45%/15%	0%/0%

La tassazione dei fringe benefit

La norma italiana attuale prevede appena il 5% di differenziale fiscale tra un'auto a zero emissioni e un veicolo capace di rilasciare fino a 159 g CO₂/km. Si tratta di un indirizzo **decisamente troppo timido** per poter orientare efficacemente il mercato, con l'ulteriore pecca di **non distinguere tra veicoli realmente a zero emissioni e veicoli ibridi**, i cui costi maggiorati di TCO gravano sulle imprese e le cui emissioni reali corrispondono da 3 a 5 volte quelle indicate dai costruttori. T&E propone quindi le seguenti modifiche alla tassazione dei fringe benefit:

Tabella 6: Proposta di T&E di revisione della percentuale di tassazione dei fringe benefit

Emissioni (g CO ₂ /km)	Percentuale di tassazione				
	Attuale	2025	2026	2028	2030
0	25%	5%	15%	25%	35%
1-59	25%	25%	30%	40%	50%
60-159	30%	30%	40%	50%	60%
160-189	50%	50%	60%	70%	80%
>=190	60%	60%	70%	80%	90%

Le modifiche alla tassazione dei fringe benefit sono la singola misura che massimizza l'aumento di BEV nel mercato delle flotte aziendali.

La deducibilità del costo del veicolo

Attualmente un'azienda può dedurre il 100% del costo del veicolo utilizzato a fini strumentali; il 70% del valore per le auto concesse ai dipendenti in fringe benefit; il 20% per le auto aziendali in pool, ovvero le auto intestate a nome della società ma che non sono strettamente utilizzate per scopi aziendali. Per quanto riguarda gli agenti di commercio, la percentuale di deducibilità del costo del veicolo è fissata all'80%. T&E propone le seguenti modifiche:

Tabella 7a: Percentuale attuale di deducibilità del costo del veicolo

Percentuale di deducibilità del costo del veicolo				
Emissioni (g CO ₂ /km)	Uso strumentale	Agenti di commercio	Uso promiscuo	Auto in pool / liberi professionisti / partite IVA
All	100%	80%	70%	20%

Tabella 7b: Proposta di T&E di revisione della percentuale di deducibilità del costo del veicolo

Percentuale di deducibilità del costo del veicolo		
Emissioni (g CO ₂ /km)	Uso strumentale	Uso promiscuo
0	Attuale: 100% 2025: 100% 2026: 100% 2028: 100%	Attuale: 70% 2025: 90% 2026: 70% 2028: 50%
1-59	Attuale: 100% 2025: 80% 2026: 60% 2028: 40%	Attuale: 70% 2025: 40% 2026: 30% 2028: 20%
>=60	Attuale: 100% 2025: 60% 2026: 30% 2028: 0%	Attuale: 70% 2025: 30% 2026: 15% 2028: 0%

Nota: Differenza tra Agenti di commercio e Auto in pool / liberi professionisti / partite IVA rimossa

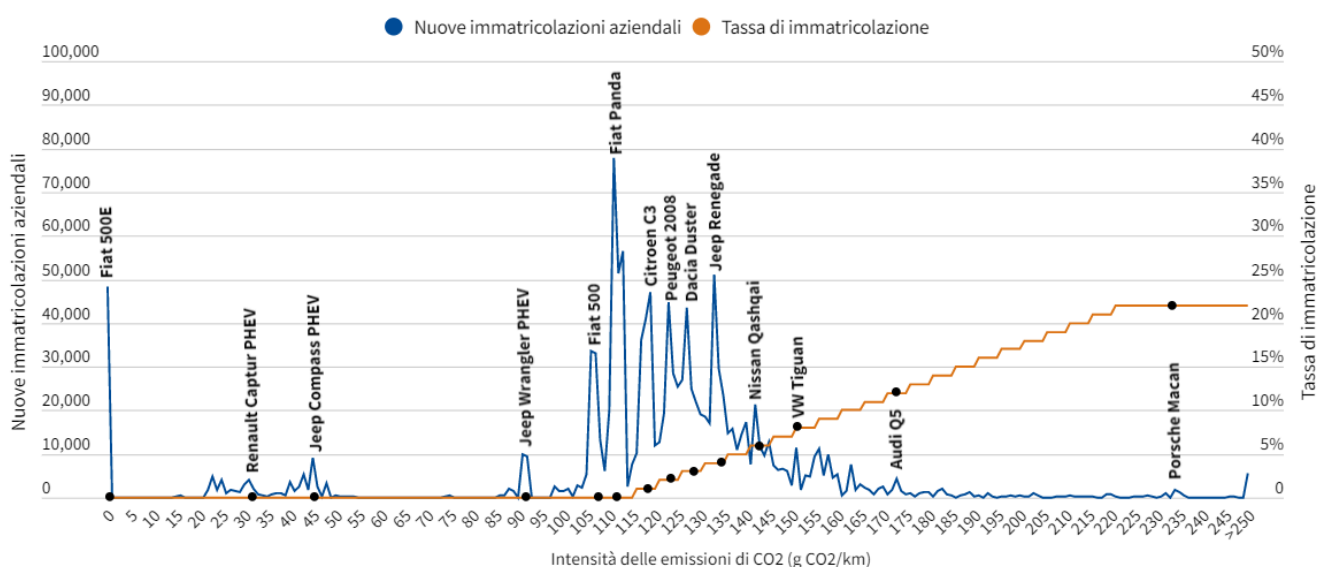
T&E propone inoltre che il tetto di deducibilità, attualmente fissato a 18.075,99€ per i veicoli aziendali in pool ed a 25.822,24€ per i veicoli di agenti di commercio, venga innalzato per rispecchiare il costo d'acquisto reale dei veicoli elettrici.

La tasa di immatricolazione

La tasa di acquisto dell'auto, se opportunamente calibrata in funzione delle emissioni di CO₂, rappresenta un efficace strumento per orientare le scelte dei consumatori verso le tecnologie pulite. Tra le leve fiscali proposte, la tasa di immatricolazione è quella che permette di conseguire una effettiva massimizzazione delle entrate fiscali.

È urgente per l'Italia rivedere il sistema in vigore, eliminando in primo luogo qualsiasi forma di sussidio alle tecnologie endotermiche e adottando un approccio simile a quello dei principali paesi UE, con una **tasa di immatricolazione basata sia sulle emissioni di CO₂** (per garantire il rispetto del principio "chi inquina paga"), **sia sul costo del veicolo** (per garantire una tassazione basata sull'equità sociale).

Tabella 8: Proposta di T&E di introduzione di tasa di immatricolazione



La proposta di T&E per l'Italia è l'introduzione di una tassazione sull'acquisto dell'auto con un malus a partire dai 95 g CO₂/km NEDC (116 g CO₂ /km WLTP), ovvero il limite medio europeo in vigore per i produttori di auto secondo quanto previsto dal Regolamento (UE) 2019/631 sugli standard di CO₂ di auto e furgoni. Tale **soglia di partenza del malus dovrebbe abbassarsi progressivamente negli anni** seguendo il modello adottato in altri Paesi europei (Spagna, Finlandia, Irlanda, Islanda, Austria, Malta).

Pertanto, nella nostra proposta, i valori emissivi a cui è correlata l'imposta si abbassano ogni anno di 10 g CO₂/km. Questo garantisce che la tassazione segua la curva di decrescita delle emissioni delle nuove immatricolazioni, stimolando l'acquisto di veicoli sempre più efficienti e prevenendo un mancato gettito fiscale per lo Stato, al crescere della quota di mercato dei veicoli elettrici. Una simile applicazione progressiva, inoltre, dà ai cittadini il tempo di adattarsi e segue le migliori pratiche di altri Paesi, come Francia e Austria. Nel 2030, anno ultimo della modellizzazione degli impatti delle nostre proposte, lo scaglione iniziale sarà 56 g di CO₂/km.

Risultati della modellizzazione degli impatti

Una riforma della tassazione sulle auto aziendali, accelererebbe significativamente l'elettrificazione del trasporto su strada e ne amplificherebbe gli effetti. Nella Tab. 9 vengono riportati sia gli effetti derivanti dall'applicazione delle singole misure, che quelli derivanti dall'applicazione combinata delle stesse, mentre in Tab. 10 viene offerto un confronto dell'impatto dei due scenari (BAU e con riforme fiscali).

La massimizzazione del risparmio fiscale è conseguita con la riforma della tassa di immatricolazione, mentre le modifiche alla tassazione dei fringe benefit sono la singola misura che massimizza l'aumento di BEV nel mercato delle flotte aziendali.

In totale, dal 2025 al 2030, la riforma genererebbe un totale di quasi **700,000 BEV aggiuntive**. La crescente percentuale di BEV determinerebbe una **riduzione delle emissioni di CO2 di 4.5 milioni di tonnellate** dalla flotta aziendale modellizzata, rispetto allo scenario BAU. Infine, in termini di gettito fiscale, l'insieme delle riforme proposte fa sì che dal 2024 al 2030 si vada accumulando un **differenziale positivo nelle casse dello stato di oltre 1,7 miliardi di euro** rispetto allo scenario BAU*.

Tabella 9: Riassunto degli effetti per i veicoli aziendali intestati a società nel periodo 2024-2030 per applicazione di singola misura e applicazione combinata

Riforma	Quota di mercato BEV al 2030	Aumento immatricolazioni BEV (#)	Riduzione di emissioni di Co2 (Mton)	Differenza di gettito fiscale (miliardi di €)
Eliminazione graduale della deducibilità per ICE e PHEV	79%	246,562	-1.6	0.8
Rimodulazione fringe benefit (riduzione della tassazione per BEV ed aumento della tassazione per ICE e PHEV)	73%	308,557	-2.0	0.2
Introduzione ecotassa	81%	230,459	-1.4	2.6
Detraibilità dell'IVA	75%	109,691	-0.6	3.0
Scenario con riforme fiscali combinate	90%	799,707	-5.2	1.9

Nota: La variazione assoluta e relativa è indicata rispetto agli sviluppi in caso di mantenimento delle normative esistenti; **i numeri nella tabella considerano un arco di applicazione della riforma 2024-2030.**

Gli scenari modellati rappresentano gli effetti per le flotte di proprietà aziendale e in leasing (1,35 milioni di auto aziendali), quindi non tutti i veicoli aziendali sono stati considerati nel modello di calcolo.

Gli effetti sono maggiormente benefici se le quattro riforme vengono adottate simultaneamente. Lo sconto fiscale sui fringe benefit infatti ha un effetto positivo sulla propensione dei dipendenti alla scelta di veicoli aziendali BEV, mentre la contemporanea eliminazione graduale degli ammortamenti per le auto endotermiche, insieme all'introduzione dell'ecotassa, incidono sulla domanda di auto elettriche da parte delle aziende. Lo scenario relativo all'attuazione contemporanea delle riforme porterà ad un totale di quasi 2 milioni di nuove BEV immesse nel parco auto aziendale tra il 2024 e il 2030, di cui il 42% specificamente attribuibile alle misure fiscali proposte.

Tab. 10: Scenario BAU e Scenario con riforme combinate

Scenario	Quota di mercato BEV al 2030	Aumento immatricolazioni BEV (#)	Emissioni di CO2 (Mton)	Gettito fiscale (miliardi di €)
Scenario BAU	70%	1.168.237	18.7	-7.1
Scenario con riforme politiche combinate	90%	1.967.944	13.5	-5.2
Differenza	20%	799.707	-5.2	1.9

Nota: Gli effetti dell'applicazione combinata non corrispondono alla somma dei singoli effetti, perché gli effetti possono indebolirsi o rafforzarsi a vicenda attraverso una combinazione di incentivi finanziari; **i numeri nella tabella considerano un arco di applicazione della riforma 2024-2030.**

* dati previsionali estratti da una iniziale modellizzazione 2024-2030 (non 2025-2030)

Andrea Boraschi, Director, T&E Italy
 andrea.boraschi@transportenvironment.org
 Tel: +39 3457491523