

Milano, 13 maggio 2025

Contributo di Altroconsumo all'audizione della X Commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati relativa all'esame delle Comunicazioni della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni COM(2025) 95 final e COM(2025) 96 final, recanti piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo e decarbonizzazione delle flotte aziendali

Nel passaggio alla mobilità pulita avviato già con il Green Deal europeo nel 2019, la Commissione europea non ha abbassato le sue ambizioni nonostante il periodo pandemico, ma gli sconvolgimenti degli assetti internazionali dovuti alle guerre e alle crisi delle fonti energetiche sembrano ridimensionare la strategia UE.

Si è compreso sempre più come il settore automobilistico sia in crisi e si debba ridurre la dipendenza dalle importazioni di materie prime e batterie oltre che dai combustibili fossili.

Serve dunque un piano industriale articolato ed ambizioso che deve dare risposte chiare e rapide alla crisi del settore auto. Una crisi generalizzata in un settore che potrebbe in realtà diventare strategico di nuovo per l'Unione Europea. Servono però fondi per garantire innovazione e produttività, riconversione dei posti di lavoro grazie a percorsi di riqualificazione professionale e quindi sostegno economico sia lato domanda che lato offerta. Occorre lavorare anche su stili di vita, informazione e formazione degli utenti finali. Ci sono anche dei vuoti legislativi che devono essere colmati, affinché si possa realizzare una giusta transizione verso un modello più rispettoso dell'ambiente. Apprezziamo nei documenti il richiamo alla transizione green e all'economia circolare; l'aumento di produttività si potrà raggiungere anche e soprattutto grazie alla valorizzazione di componenti e materie, con l'allungamento del ciclo di vita dei prodotti e il riuso delle materie prime. L'Europa purtroppo, come sottolineato da Mario Draghi nel suo report di fine 2024, è indietro rispetto ad altri Paesi in

Altroconsumo

Associazione Indipendente di Consumatori
Viale Piero e Alberto Pirelli, 10 - 20126 Milano
Tel +39 02 69 615 00 - Fax +39 02 66 8902 88
www.altroconsumo.it
C.F. 97010850150

produttività ed innovazione. Servono risorse ingenti per sostenere investimenti anche tecnologici, ma l'aumento di produttività potrà avvenire solo se implementiamo al meglio il concetto di sostenibilità e circolarità. Il modello di economia circolare che l'Europa vuole adottare come modello economico di riferimento è la strada giusta e renderà possibile una maggiore produttività, ma è anche un modello che deve essere sostenuto con risorse economiche in modo che imprese e cittadini possano vederne i vantaggi senza sostenere costi eccessivi.

Il piano industriale auto proposto dalla Commissione Europea ci sembra vada in questa direzione, è fondamentale però il giusto tempismo.

Di seguito trovate spunti, osservazioni, commenti che, come Organizzazione di consumatori molto attenta agli aspetti di sostenibilità, Altroconsumo vuole portare a conoscenza del legislatore italiano ed europeo per una rapida implementazione del piano stesso che potrebbe portare grossi benefici al mercato.

Dal piano si evince che gli interventi proposti riguarderanno cinque settori chiave.

PRIMO SETTORE CHIAVE: innovazione e digitalizzazione

Due importanti obiettivi da raggiungere con interventi adeguati per avere anche in Europa una crescita della **mobilità connessa e autonoma, ed aggiungiamo anche integrata**.

A differenza delle città statunitensi e cinesi molte città europee e quindi anche italiane sono più complesse dal punto di vista della mobilità e quindi per l'implementazione della guida autonoma. Riteniamo dunque, che per prima cosa, si debba pensare in un altro modo la mobilità urbana, aumentando l'uso più agevole della mobilità leggera e garantendo così anche un trasporto pubblico di linea e non di linea più efficiente. ¹ Efficienza ed efficacia che sono ottenibili solo con una visione sistemica dei mezzi di trasporto, dei parcheggi di interscambio e della possibilità di integrare diversi sistemi di mobilità pubblica e privata, anche autonoma, con una intermodalità che garantisca di poter viaggiare in modo continuo e capillare in tutte le aree urbane e non.

¹ <https://www.altroconsumo.it/organizzazione/-/media/lobbyandpressaltroconsumo/media-e-press/dossier-tecnici/2021/a%20prova%20di%20futuro%20manifesto%20green%20altroconsumo/10,-d-,%20mobilit%C3%A0%20sostenibile/10-mobilita-sostenibile.pdf?rev=1e7e7bc9-2539-4bb9-9672-f68dd43f0ccd>

Dall'ultima indagine Altroconsumo proprio sulla mobilità in città², emerge che la maggior parte dei cittadini vorrebbe ridurre l'utilizzo dell'auto privata.

Una riduzione del traffico veicolare cittadino aumenta la propensione all'utilizzo di mobilità leggera e può permettere un migliore sviluppo e applicazione della guida autonoma, soprattutto sui mezzi pubblici. A Milano, ad esempio, è in corso un test di guida autonoma e connessa per la linea filobus 90/91³ questo anche grazie alle corsie riservate sulla circonvallazione in questione.

Inoltre, una guida autonoma ben programmata e integrata nei flussi cittadini può aiutare a ridurre congestione stradale, tempi di trasporto e consumi, di conseguenza portare verso una maggior sostenibilità degli spostamenti (ovviamente occorre anche sempre considerare il corretto bilanciamento con l'aumento di utilizzo di risorse per lo sfruttamento di IA).

Chip, software e IA sono i tre ingredienti principali del veicolo connesso e automatizzato del futuro e sono funzionali alla mobilità condivisa, connessa e autonoma. Il lavoro e il mercato legato a chip e IA, in Italia ma anche in Europa, non sono al passo con USA ed Estremo oriente⁴ Se guardiamo all'Italia il settore italiano dei semiconduttori è in crisi a livello produttivo e ci sono problematiche occupazionali per le più grandi realtà italiane (ad esempio segnaliamo la crisi occupazionale di STMicroelectronics ad Agrate Brianza). Si tratta di un settore che potrebbe essere estremamente strategico se valorizzato e riqualificato; serve investire in tecnologia e formazione professionale e da questo punto di vista i fondi europei potrebbero essere, se ben usati, un aiuto nel quadro complessivo delle soluzioni. Possiamo auspicare che queste transizioni siano giuste anche a livello sociale.

La mobilità connessa è anche una delle risposte per contenere e ridurre il traffico cittadino e può migliorare l'efficienza del trasporto pubblico; ad esempio, l'asservimento semaforico al TPL ovvero la sincronizzazione tra i mezzi pubblici e i semafori aumenta la velocità, puntualità e affidabilità del trasporto pubblico di superficie e può evitare code ed imbuti anche per il resto della viabilità. Da segnalare che alla sperimentazione milanese della linea 90/91 hanno partecipato molte realtà italiane e europee (ATM, Brembo, CCIAA di Milano, Comune di Milano, Enel X, Fondazione

² <https://www.altroconsumo.it/vita-privata-famiglia/viaggi-tempo-libero/news/indagine-mobilita-in-citta>

³ <https://www.comune.milano.it/-/trasporto-pubblico.-politecnico-di-milano-atm-e-comune-di-milano-annunciano-tech-bus-verso-una-mobilita-urbana-assistita-e-connessa>

⁴ <https://lab24.ilsole24ore.com/semiconduttori-chip-centro-industria-mondiale/>

Politecnico di Milano, Pirelli, Politecnico di Milano, Solaris bus & coach, STMicroelectronics, Vodafone) a dimostrazione che creando sinergie tra pubblico e privato è possibile percorrere anche strade di innovazione europea. Riteniamo molto interessante la possibilità prevista nel Piano industriale auto di fondi europei destinati a questi progetti.

Il valore dei dati impone un equilibrio tra innovazione e tutela dei diritti fondamentali.

Il piano d'azione europeo riconosce il potenziale economico dei dati generati dai veicoli connessi e digitali, in quanto possono generare nuovi flussi di reddito e valore per l'intero ecosistema automobilistico. Questa visione economica va però bilanciata con una riflessione più ampia sulla proprietà, il controllo e l'uso dei dati.

I dati sono tecnicamente generati dal veicolo e sono in grado di migliorare la sicurezza stradale, l'efficienza del traffico e la manutenzione predittiva, ma sono anche intrinsecamente legati all'utente (conducente o proprietario). È necessario, quindi, che la riflessione si svolga nel rispetto dei principi posti dal GDPR e consci delle criticità che lato utente permangono relative al consenso informato (spesso implicito o poco trasparente), alla cybersecurity e alla profilazione e uso commerciale con rischio di abusi e discriminazioni.

Una possibile via potrebbe essere la gestione condivisa dei dati, con diritti chiaramente definiti per l'utente finale, tecnologie per la tutela della privacy e piattaforme europee trasparenti e interoperabili.

SECONDO SETTORE CHIAVE: mobilità pulita

Nell'ambito di questo settore chiave la prima proposta della Commissione europea del piano industriale (peraltro già approvata dal Parlamento europeo nel momento in cui scriviamo) è quella di una modifica del Regolamento europeo sulle emissioni di CO₂ per auto e furgoni per consentire un eventuale mancato conseguimento dell'obiettivo in uno o due anni qualora compensato dall'ottenimento di risultati superiori alle aspettative nell'altro o negli altri anni per il periodo 2025-2027. Non possiamo che prendere atto del ritardo sul raggiungimento di questo obiettivo da parte del settore auto europeo, ma concedere alle case automobilistiche flessibilità nel raggiungere gli obiettivi di CO₂ per il 2025 invia un segnale sbagliato ai consumatori. Le auto elettriche sono già in produzione in numero crescente. Questo non farà altro che disincentivare le case automobilistiche dal fornire nuovi modelli più accessibili per il prossimo decennio. La scelta dei consumatori sarà

ridotta solo a opzioni più costose. Per mantenere la giusta ambizione, riteniamo che la Commissione debba garantire il mantenimento degli obiettivi per il 2030 e il 2035⁵.

In Italia nel 2023 e nel 2024 sono stati introdotti i cosiddetti ecobonus cioè incentivi per l'acquisto delle auto elettriche; i fondi erano però limitati e nel 2024 sono andati esauriti in pochissimo tempo. Nel 2025 questa strada è stata abbandonata dal governo. Al di là di questo tipo di incentivi, occorrono interventi anche a livello fiscale di natura strutturale e di più ampio respiro al fine di favorire un vero ricambio del parco automobilistico orientato alla mobilità elettrica e pulita.

La seconda proposta è quella relativa al cosiddetto **leasing sociale**, cioè misure di favore per permettere il leasing di veicoli a emissioni zero ai clienti vulnerabili con un adeguato supporto economico statale (anche con i fondi europei). In questo concetto di leasing sociale potrebbe rientrare anche il noleggio a lungo termine che permette di "affittare" un'auto con servizi aggiunti (assicurazione e manutenzione in primis) pagando una rata mensile. Queste forme di condivisione dei veicoli potrebbero avere senso come alternativa all'auto di proprietà; anzi sarebbe anche utile prevedere altre forme di condivisione del veicolo, per esempio con sharing più lunghi o noleggi a lungo termine di durata più breve rispetto a quelle ora presenti sul mercato (in genere triennali).

Oltre il leasing sociale, ovviamente, merita una riflessione anche la necessità di sostituzione del veicolo a cui molti automobilisti sono costretti dalle restrizioni all'accesso alle aree urbane di città estremamente popolate e congestionate in Italia; l'acquisto di un'auto nuova è un impegno economico notevole che va sostenuto. Bene, dunque, l'impegno della Commissione a sostenere l'acquisto di un'auto con incentivi coordinati a livello europeo. Vanno eliminate le misure temporanee e i cosiddetti "click day", servono risorse adeguate ad una transizione che permetta scelte corrette senza costi eccessivi a carico dei consumatori.

Quando si parla di emissioni zero ed uso di mezzi elettrici, l'argomento da non sottovalutare è anche quello della **diffusione della rete di ricarica elettrica**⁶.

⁵ [Good steps in EU automotive plan undermined by diluting of CO2 targets](#)

⁶ Gli obiettivi di crescita del settore vengono perseguiti anche attraverso un'intensa attività di sviluppo infrastrutturale, sostenuta da strumenti di finanziamento, tra cui quelli messi a disposizione dall'Unione Europea, come il PNRR

La situazione in Italia non è ancora ottimale, come dimostra la mappa riportata sotto⁷ ci sono poco meno di 66.000 colonnine, ma la distribuzione territoriale non è omogenea e questo impedisce che il mezzo elettrico possa essere davvero una valida alternativa. Indipendentemente da dove si risiede infatti, perché l'auto elettrica possa davvero sostituire un'auto alimentata a benzina o diesel, occorre avere la certezza che sia possibile dappertutto la ricarica. In Italia oggi questo non è possibile. Ci sono città con un buon numero di colonnine, ma la diffusione è a macchia di leopardo e le incertezze non facilitano l'acquisto dell'elettrico che, al momento, è destinato ad essere un veicolo ad uso prevalentemente urbano nelle città e aree metropolitane sufficientemente attrezzate come Milano.



⁷ Mappa del sito www.piattaformaunica nazionale.it

Il miglior modo di utilizzare un'auto elettrica è caricarla quando è parcheggiata a lungo. Non tutti, però, hanno un box e non sempre è possibile installare colonnine di ricarica in condominio. Bisognerebbe quindi promuovere e semplificare l'installazione di punti di ricarica privati negli edifici esistenti e in quelli nuovi dando, ad esempio, accesso a fondi pubblici per installare colonnine private e condivise negli edifici. È quello che speriamo si possa realizzare anche grazie al piano europeo per l'auto.

In Italia si sta incentivando il numero di colonnine domestiche con il cosiddetto "bonus colonnine", ma un numero elevato di colonnine nello stesso condominio potrebbe portare ad un sovraccarico di rete e alla necessità di adeguare impianti elettrici e distribuzione per garantire una fornitura capillare senza rischi di sovraccarichi di rete; ed anche in questo caso si tratta di investire risorse per ammodernare e rafforzare la rete elettrica italiana. Ci auguriamo quindi che parte dei fondi europei del piano auto possa essere destinata anche a questo aspetto.

Ci sono poi tanti altri piccoli cambiamenti che potrebbero migliorare la diffusione dell'auto elettrica.

- *Comparabilità dei prezzi di ricarica.* È importante che i consumatori possano confrontare in modo trasparente i prezzi e visualizzare informazioni complete sulle infrastrutture disponibili. In Italia al momento sono previsti solo abbonamenti; in futuro il sistema potrebbe cambiare ed i principi di trasparenza e comparazione sono fondamentali.
- *Più colonnine di ricarica rapida.* Per quanto riguarda l'infrastruttura pubblica, la principale criticità è il tempo necessario per la ricarica, che spesso è troppo lungo. Le colonnine di ricarica più comuni impiegano dalle 2 alle 6 volte in più per ricaricare l'auto rispetto alle colonnine ad alta potenza. Queste ultime sono ancora troppo poche: solo il 22% circa delle colonnine hanno una potenza superiore ai 42 kW. Troppo poche, e non equamente distribuite. C'è bisogno di più colonnine di ricarica rapida anche in città.
- *Colonnine di ricarica lungo le autostrade.* I lunghi viaggi richiedono una infrastruttura adeguata, in termini di disponibilità e velocità di ricarica. Le autostrade e le altre strade importanti dovrebbero essere munite di colonnine per ricarica rapida in ogni area di servizio.
- *Non più di 50 km tra colonnine di ricarica.* Lasciando le strade principali e percorrendo strade secondarie, ci si imbatte spesso in situazioni di scarsa presenza di colonnine. In alcune città, c'è solo una colonnina. E c'è sempre la possibilità che sia occupata o non funzionante. I consumatori chiedono che l'infrastruttura sia omogenea e raggiunga ogni Regione e zona in maniera adeguata. Nessuna zona deve essere tagliata fuori e non è accettabile che ci siano più di 50 km fra una colonnina e la successiva.

- *Un'unica tessera per tutte le colonnine e i fornitori.* I consumatori dovrebbero poter utilizzare l'intera infrastruttura, indipendentemente dal "brand" della colonnina, utilizzando un'unica tessera o applicazione anche fuori Italia. I pagamenti dovrebbero essere pratici e semplici in ogni Paese d'Europa.
- *Sistemi di pagamento.* Ad oggi non è possibile utilizzare le colonnine se non ci si è prima registrati con un provider o tramite un'applicazione. Gli utenti dovrebbero poter pagare anche con metodi tradizionali, come carte di credito o bancomat, o contanti.
- *Tariffe chiare ed eque.* Per gli utenti è complicato capire quanto spenderanno per la ricarica. Infatti, le tariffe, anche a parità di colonnina, possono variare a seconda dell'app utilizzata e possono includere costi aggiuntivi in base al tempo, oltre che alla potenza di ricarica. Devono essere garantite informazioni chiare sulle tariffe. Ad oggi, manca una regolamentazione al riguardo, dunque, ben venga che nel piano industriale auto si parli di comparabilità delle tariffe e quindi di maggiore trasparenza delle offerte⁸
- *Informazione e formazione.* è necessario investire in una cultura della mobilità. In relazione alla mobilità elettrica, per esempio, la ricarica veloce non è la soluzione di tutti i problemi. Bisogna imparare a ricaricare le auto nel modo corretto, per la durata ottimale delle batterie: prevalentemente ricariche lente con bassa potenza, ricarica fast per le necessità "di picco". Analogo ragionamento va fatto per le applicazioni: una conoscenza adeguata del mercato delle ricariche elettriche per tutti i consumatori è fondamentale per capire al meglio dove e come ricaricare.

Nel 2026 la Commissione riesaminerà la **direttiva sull'etichettatura delle autovetture**, a seguito della valutazione che sarà pubblicata nella prima metà del 2025, al fine di aiutare i consumatori a compiere scelte sostenibili e contribuire all'obiettivo di aumentare la diffusione dei veicoli a emissioni zero. Tale risultato può essere conseguito, ad esempio, includendo **informazioni sul tenore di carbonio dei materiali chiave utilizzati nel veicolo**. Verrà anche introdotto il **Passaporto delle batterie elettriche**: che evidenzierà lo stato di salute della batteria e le riparazioni effettuate. Questo di certo aiuterà chi deve acquistare un'auto elettrica usata. Un passaporto sullo stato della batteria sicuramente è qualcosa di utile e interessante per chi vuole comprare un'elettrica usata. Al momento

⁸ L'espansione delle infrastrutture di ricarica, pur sostenuta da incentivi pubblici, può generare rischi di concentrazione a livello locale, con la possibile formazione di posizioni dominanti da parte di singoli operatori. Ciò potrebbe limitare la concorrenza, sia nei confronti degli utenti finali, sia degli operatori intermediari con effetti su prezzi e accesso al mercato.

le batterie sono garantite nella maggior parte dei casi per 8 anni e 160/180 mila km. Questo ovviamente porta ad una perdita di valore del veicolo cospicua già in pochissimi anni. Come si evince anche dal rapporto ERM, il valore di un'auto elettrica diminuisce molto più rapidamente di un'auto ICE (nessuno comprerebbe un'auto elettrica con una batteria già vecchia di 6/7 anni). Occorre anche ricordare però che la vera durata della batteria dipende moltissimo dall'utilizzo e dalle modalità di ricarica. Avere una panoramica dello stato di salute e degli interventi effettuati permette al consumatore una valutazione decisamente migliore sull'acquisto. Ed inoltre è uno strumento che potrebbe allungare il ciclo di vita di un'auto elettrica. L'informazione relativa ai veicoli elettrici deve essere trasparente sia in fase di acquisto di un veicolo nuovo che di un usato, facendo tesoro dei comportamenti lesivi dei diritti dei consumatori adottati in passato da diverse cause automobilistiche, che dichiaravano falsi consumi, occorre avere normative e controlli che tutelino gli utenti da una comunicazione errata e fuorviante⁹.

TERZO SETTORE CHIAVE: Competitività e resilienza delle catene di approvvigionamento

Il tema dell'approvvigionamento delle risorse è fondamentale e quindi ben venga cercare accordi in diversi Paesi per evitare la dipendenza se non la sudditanza da un unico partner commerciale. Attualmente la produzione delle batterie per autoveicoli e in gran parte fuori i confini europei, prevalentemente per la distribuzione delle risorse e dei grandi impianti a basso costo. Sono anni cruciali per investire in ricerca di soluzioni che possano permettere all'Europa di essere più "indipendente" in questa catena e avere la possibilità di sviluppare in modo efficace la mobilità elettrica. Il Pacchetto "Battery Booster" ha proprio come obiettivo quello di incentivare la produzione interna alla UE di batterie elettriche. Ottimo il **richiamo all'economia circolare per riuso delle batterie**: proprio parlando di riuso delle batterie potrebbe essere opportuno prevedere anche un'infrastruttura di micro-produzione di energie rinnovabili (solare e in alcuni rari casi microeolico). Infatti, le batterie elettriche non più performanti per le auto possono fungere da stoccaggio di energia rinnovabile negli impianti domestici. Il riuso delle batterie potrebbe incentivare la diffusione di una infrastruttura di micro-produzione e stoccaggio di energie rinnovabili (solare e in alcuni rari

⁹ L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato quattro istruttorie che riguardano presunte violazioni del Codice del consumo in riferimento alle informazioni fornite ai consumatori: sulla autonomia di percorrenza chilometrica dei veicoli elettrici; sulla perdita di capacità della batteria; sulle informazioni relative alle limitazioni di operabilità della garanzia convenzionale sulle batterie.

casi microeolico). L'efficientamento delle batterie è cruciale non solo per la mobilità, ma anche per sostenere la transizione verso le energie rinnovabili che per natura sono meno continue e quindi necessitano di sistemi di stoccaggio per garantire una gestione flessibile di richiesta e offerta energetica.

Infine, il fatto che la "massa nera" sarà considerata come "rifiuto pericoloso" per essere tracciato meglio dovrebbe garantire un maggior accesso all'utilizzo di materie prime seconde fondamentali per la produzione di nuovi accumulatori, rendere più sostenibile la filiera della dismissione e ridurre in parte la dipendenza da fornitori di materie prime extra UE.

QUARTO SETTORE CHIAVE: Competenze e dimensione sociale

Ovviamente parlando di sostenibilità e di piano industriale europeo per l'auto occorre tenere sempre in considerazione la dimensione sociale. Fondamentale tener conto della perdita di posti lavoro nel settore automobilistico tradizionale e nell'indotto. Occorre **riqualificare la forza lavoro** con incentivi adeguati ed occorre partire subito. Servono dunque percorsi e risorse per la riqualificazione dei lavoratori del settore auto; il capitale umano è fondamentale quando si parla di innovazione e di produttività. Non possiamo pensare che nel futuro prossimo la produzione di auto e le fabbriche possano essere uguali a quelle attuali, quindi, occorre investire in innovazione tecnologica e in formazione. Allo stesso tempo serve anche trovare risorse per gli ammortizzatori sociali. Sarà comunque inevitabile la perdita di posti di lavoro o la sostituzione di alcuni lavoratori con altri più qualificati.

QUINTO SETTORE CHIAVE: Parità di condizioni e contesto imprenditoriale

Quelle della Commissione europea sono considerazioni imprenditoriali del tutto condivisibili all'interno di un piano industriale che punta alla competitività e all'innovazione; soprattutto crediamo che nel settore auto, così come in quello dell'energia, e in altri settori strategici, occorra creare **un vero mercato unico europeo** che ci permetterà di usare bene le risorse, di fare accordi adeguati lato importazioni ed esportazioni, di valorizzare il nostro know-how e di competere quindi meglio sul mercato mondiale. Da questo punto di vista **occorre rimuovere tutte le barriere** che possano impedire il mercato unico: barriere fiscali, contrattuali, culturali, infrastrutturali.

DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE AZIENDALI

La transizione nel mercato dell'auto influenza anche il settore delle auto aziendali, settore a cui la Commissione Europea ha dedicato una comunicazione a parte in quanto una proposta legislativa dovrebbe essere adottata dall'esecutivo europeo entro la fine dell'anno.

Rispetto alla Comunicazione relativa alla decarbonizzazione delle flotte aziendali della Commissione europea, parlando di auto aziendali, oggi in Italia un'auto su quattro, tra quelle immatricolate annualmente, è in leasing. Dopo circa tre anni questi veicoli vengono destinati, in larga parte, al mercato di seconda mano. Promuovere una più diffusa elettrificazione del mercato del leasing, quindi, può dare in prospettiva un contributo importante nel rendere l'auto elettrica sempre più diffusa, accessibile e conveniente. Si tratta di aumentare le opzioni di accesso alla mobilità pulita e di garantire la possibilità per i consumatori di acquistare veicoli elettrici relativamente recenti, più economici rispetto al nuovo ovvero con prestazioni della batteria garantite¹⁰.

È chiaro che la direttiva CSRD imporrà alle aziende nei prossimi anni di lavorare sul parco auto aziendale per renderlo più green, come misura di sostenibilità da inserire anche nella reportistica obbligatoria. Però nel frattempo è giusto lavorare su incentivi fiscali e misure agevolative che premiano le aziende che dotano i loro dipendenti di auto a emissioni zero e spingere le aziende verso la scelta di veicoli aziendali che siano compatti e leggeri e non solo verso auto grandi, pesanti, ingombranti e che consumano di più. Questo però evitando di colpire i dipendenti stessi come purtroppo stava per accadere con l'ultima misura della Finanziaria 2025 corretta in corso d'opera con la legge di conversione del DL bollette. Inoltre, sarebbero **da sostenere anche fiscalmente tutte le misure aziendali che prevedono l'incentivazione del trasporto pubblico, dell'uso della mobilità leggera come la bicicletta, del car pooling e dello sharing tra i dipendenti**. Anche in questo caso incentivi fiscali o contributi economici per l'acquisto dell'abbonamento del trasporto pubblico e delle altre forme di mobilità sostenibile sarebbero ottimali, così come prevedere dei contributi economici premianti per il dipendente che usa questi sistemi green rispetto alla classica auto con unico automobilista.

¹⁰ <https://www.transportenvironment.org/te-italia/articles/lauto-elettrica-usata-dipende-dal-settore-del-leasing>

Laddove ci sono auto aziendali elettriche occorre anche che si pensi alle colonnine per le ricariche almeno nelle sedi aziendali. E quelle stesse colonnine potrebbero essere messe a disposizione della collettività.

Inoltre, le stesse flotte per i servizi di mobilità urbana, quali taxi, trasporto a chiamata e car sharing, rappresentano un altro tipo di flotte aziendali che dovessero essere composte sempre più da veicoli elettrici andrebbero a creare un ampio beneficio a livello ambientale. È più che condivisibile il fatto che le Autorità locali e regionali siano invitate quindi a includere obblighi relativi alla quota di veicoli a zero emissioni nel processo di rilascio delle licenze. Anche in questo caso le Autorità locali devono provvedere alle colonnine di ricarica in numero sufficiente per le flotte di taxi mettendole possibilmente in condivisione con la collettività.

Per informazioni

Elisa Falliti

Relazioni istituzionali

E-mail: relazioni.istituzionali@altroconsumo.it tel. 02 66890 302