

ORDINE DEL GIORNO n. 60

Oggetto: Modifiche articolo 5 della legge regionale 23 del 23 settembre 2003 "Disposizioni in materia di tasse automobilistiche": monitoraggio annuale degli effetti e ridefinizione periodica di riduzioni ed esenzioni in ottica di neutralità tecnologica".

Il Consiglio regionale

premessato che

- la Regione Piemonte ha, nel tempo, calibrato le riduzioni e le esenzioni del "bollo auto", previste nelle more dell'articolo 5 della legge regionale n. 23 del 23 settembre 2003 "Disposizioni in materia di tasse automobilistiche", anche e soprattutto nell'ottica di sostenere tecnologie innovative che, altrimenti, avrebbero avuto difficoltà nella diffusione a libero mercato;
- in tal senso si inserisce, a fronte di oltre 60mila veicoli ibridi ormai circolanti in Piemonte e di dati di vendita che, per ibridi mild-full/HEV, registrano un solido +13% nei primi 9 mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023 (dati ANFIA), la decisione di ridurre al 50%, fino a 100 kw, l'esenzione finora applicata nei primi cinque anni dall'immatricolazione.

Appurato che

- in ordine ai veicoli ibridi, oltre alle 11 regioni che non prevedono incentivi, il Piemonte si inserisce in una traiettoria nazionale che, nel certificare la competitività di una tecnologia, intende via via normalizzare il mercato;
- quanto sopra, a mero titolo esemplificativo, ha portato la vicina Lombardia, già nel 2023, ad applicare una riduzione dell'esenzione sugli ibridi al 50%.

Evidenziato che

- l'esenzione o la riduzione del bollo auto su veicoli nuovi o usati, è da vedersi quale incentivo pubblico in favore di tecnologie emergenti, non ancora pronte a competere sul mercato in autonomia;
- tale accompagnamento è sempre e comunque da ritenersi temporaneo, ovvero rivedibile e modulabile sulla base della reale capacità di una data tecnologia di permeare il mercato;
- il concetto di neutralità tecnologica, anche al fine di non acuire ulteriormente le storture di mercato già oggi particolarmente impattanti sul tessuto produttivo regionale, nazionale ed europeo, è condizione imprescindibile da perseguire in ottica di libera concorrenza e sana competitività.

Evidenziato altresì che

- la natura “green” del bollo auto, intesa come diretta incentivazione pubblica in ottica di rinnovo del parco circolante e della progressiva migrazione verso auto meno inquinanti, ha ingenerato delle evidenti distorsioni applicative. Su tutte:
 - la premialità nei confronti di chi ha già la capacità economica di sostituire, anche frequentemente, l’auto;
 - il malus, progressivamente più impattante, nei confronti di cittadini non certo privi di sensibilità ambientale ma, molto più semplicemente e frequentemente, in condizioni economiche che sconsigliano o impediscono, di fatto, l’acquisto di un’auto nuova o più recente;
- un controverso concetto di tutela ambientale, posto che:
 - auto con più di 20 anni d’età, quindi giocoforza particolarmente inquinanti, possono accedere a riduzioni e/o esenzioni. In Piemonte, le auto dai 20 ai 29 anni pagano il bollo con una riduzione del 10% (del 50% se iscritte in un registro storico e previo ottenimento sulla Carta di Circolazione del certificato di rilevanza storica). Oltre i 30 anni dall’immatricolazione, l’esenzione diviene automatica;
 - addirittura il superbollo, nato con forti vocazioni “green” per colpire le auto di grossa cilindrata, prevede (su base nazionale), dopo 5 anni, una decurtazione del 40%, del 70% dopo 10 anni, dell’85% dopo 15 anni e del 100% dopo 20 anni;
 - bollo e superbollo hanno, di fatto, annientato il mercato dell’usato in Italia delle auto di grossa cilindrata (spesso, a fronte di un valore di mercato di poche migliaia di euro, il combinato disposto bollo-superbollo arriva a cifre annue superiori al valore stesso dell’autoveicolo), favorendo di converso l’esportazione all’estero di tali mezzi, regolarmente utilizzati per anni con i medesimi valori inquinanti;
 - è di difficile comprensione e quantificazione il beneficio ambientale in capo a chi sostituisce frequentemente il proprio autoveicolo, considerato il peso dei rispettivi processi produttivi, soprattutto rapportando tale dinamica ai cittadini che, invece, non cambiano l’auto con medesima assiduità;
- uno controverso concetto di politica sociale, posto che:
 - la vecchia utilitaria, utilizzata da una famiglia o da un anziano per pochi chilometri l’anno, è soggetta al pagamento di un bollo auto maggiorato mentre, per esempio, l’auto elettrica da svariate centinaia di kw e svariate decine di migliaia di euro di costo d’acquisto, è oggetto di esenzione totale sine die

Impegna la Giunta regionale

- a monitorare l’andamento delle immatricolazioni dei veicoli ibridi, su base regionale, in ordine ai primi 9 mesi di ogni anno successivo all’entrata in vigore del provvedimento in esame ed a riferire, in seno ai lavori delle Commissioni competenti, i relativi dati non appena questi siano disponibili, così da permettere opportune valutazioni di merito, anche propedeutiche a un’eventuale ricalibratura delle riduzioni e delle esenzioni della tassa automobilistica;
- nelle more di un percorso di accompagnamento e di incentivazione, a considerare ogni tecnologia, ivi compresa quella legata agli EV, quale destinataria di politiche di esenzione o riduzione del bollo auto limitatamente al raggiungimento di una

comprovata competitività e ad una assodata capacità di permeare il mercato in modo autonomo;

- di converso, ad includere sistematicamente nuove tecnologie meritevoli di supporto e incentivazione, quale ad esempio l'idrogeno, nel perimetro di applicazione di esenzione o riduzione del bollo auto;
- a valutare periodicamente l'opportunità di normalizzare il mercato, ricomprendendo tecnologie che abbiano ormai raggiunto una solida autonomia competitiva nel perimetro di applicazione della tassa automobilistica per autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori.

---==oOo==---

Testo del documento votato e approvato a maggioranza nell'adunanza consiliare del 27 novembre 2024