Ecoincentivi: vantaggi per tutti.

Di Francesco Maggi, responsabile WWF Svizzera italiana.

Il prossimo 14 giugno le cittadine e i cittadini del Canton Ticino dovranno decidere se approvare il credito per incentivare l'acquisto di auto ibride ed elettriche e per finanziare misure di mobilità aziendale. Contro tale credito, i giovani PLR e UDC hanno lanciato il referendum facendo leva sul sempre efficace quanto populista 'basta tasse'. E' bastato un modestissimo aumento, per giunta temporaneo, della tassa di circolazione dell'1.5% (in media 7 franchi all'anno per 4 anni) per gridare allo scandalo. Ma i fatti raccontano un'altra verità:

- In primo luogo che a seguito della recente modifica del calcolo del bonus-malus, nel 2014 la tassa di circolazione è mediamente diminuita di 5.50 franchi per veicolo rispetto al 2013 a fronte di un aumento medio di 12.- per il decennio precedente.
- Grazie al bonus-malus chi acquista un veicolo efficiente riceve importanti riduzioni della tassa di circolazione.
- Il parco veicoli svizzero è quello che emette più CO_2 in Europa (145 g/km contro una media di 127 dell'UE) e le emissioni medie delle auto immatricolate in Svizzera superano gli obiettivi stabiliti dalla Confederazione. Nel 2014 gli importatori di auto hanno pagato 5 milioni di franchi di penale, soldi che ovviamente vengono spalmati sul costo dei veicoli - quindi sempre sulle spalle degli automobilisti - e che finiscono nei forzieri di Berna. Gli automobilisti ticinesi pagano e non ricevono nulla. In futuro, con l'annunciato inasprimento dei limiti di emissioni per i nuovi veicoli, l'ammontare delle multe crescerà ancora. Soprattutto se non si farà nulla per incentivare i veicoli con emissioni inferiori ai 95 g CO_2 per chilometro. Ma questo apparentemente non turba i sonni dei referendisti.
- L'aumento medio della tassa di circolazione corrisponde a +1 centesimo al litro della benzina se un automobilista percorre 10 mila km all'anno e consuma tra i 6 e i 7 litri al 100. Se consideriamo che per svariati motivi il prezzo della benzina è sceso in pochi mesi di almeno 20 centesimi ci rendiamo conto che a influire sulle tasche degli automobilisti non è l'ecoincentivo ma le politiche dei paesi produttori di petrolio. Il prossimo aumento del prezzo della benzina potrebbe fare decisamente più male che 4 anni di ecoincentivi.
- Grazie alle riversione delle grandi dighe, l'Azienda elettrica ticinese (AET) disporrà di grandi quantitativi di energia elettrica pulita e rinnovabile. Sarebbe economicamente assurdo continuare a spendere miliardi all'estero per comperare benzina. Gli unici a perdere milioni sarebbero i commercianti di idrocarburi e forse questo spiega l'accanimento contro gli ecoincentivo di certi ambienti.
- I tempi delle auto ibride ed elettriche sono ormai maturi. Numerosi sono gli esempi. Los Angeles installerà nei prossimi 2 anni mille colonnine di ricarica e nel 2035 si prefigge una vettura su 4 in circolazione ad emissioni zero. L'India prevede di vendere 7 milioni di veicoli elettrici entro il 2020, la Francia ha appena deciso un grande programma di incentivazione per chi sostituisce un'auto diesel con un'auto elettrica o ibrida. In Norvegia il 25% delle auto di nuova immatricolazioni sono già veicoli elettrici, la Lettonia sta istallando una rete di colonnine di ricariche su tutto il territorio e la città di Basilea intende mettere in circolazione 10 mila veicoli elettici.
- Anche in Ticino, una volta inviato il programma e installato una rete di colonnine sufficientemente fitta, la riduzione dei costi delle batterie e i bassi costi della ricarica rispetto al classico pieno di benzina permetteranno al mercato delle auto elettriche di svilupparsi senza ulteriori aiuti.

Votiamo un sì convinto il prossima 14 giugno a favore degli ecoincentivi e della mobilità aziendale. I tempi per l'auto elettrica sono decisamente maturi e dopo una fase di investimenti iniziali sono certo che l'elettrificazione del parco veicoli potrà procedere senza incentivi e a beneficio di tutti.