

**L'INTERVISTA** Paolo Scudieri (Anfia)

**«L'auto è come la casa: non si tocca  
Se non tornano indietro sarà rivolta»**

*Il presidente della categoria: «Fossi in Fca congelerei gli investimenti»*

**Pierluigi Bonora**

■ «Senza un passo indietro sull'ecotassa per le auto, non escluderei una mobilitazione generale con, in prima fila, sindacati, imprenditori e associazioni di categoria. Tutte realtà che potrebbero, per la prima volta in Italia, sfilare insieme per protesta». Paolo Scudieri, a pochi giorni dalla nomina a presidente di Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera italiana automotive, minaccia di indossare pacificamente il gilet giallo contro il sistema bonus-malus sul tavolo del governo, giudicato altamente pericoloso per la tenuta del «sistema auto» in Italia.

«E se fossi l'ad di Fca, Mike Manley - aggiunge l'imprenditore - congelerei l'investimento di 5 miliardi sugli stabilimenti italiani fino a quando la norma del bonus-malus non sarà rivista».

**Presidente, l'auto è come la casa: non si tocca.**

«L'auto è l'elemento essenziale per lo sviluppo economico di un Paese. E rappresenta la palestra più grande per un'industria manifatturiera che vuole guardare al futuro.

Inoltre, è in grado di cambiare le abitudini della società. Sì, ha ragione, è come la casa: non si deve toccare, se non per apportare miglioramenti».

**Intanto il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, difende l'ecotassa a spada tratta. E fa di tutta  
l'erba un fascio quando parla di automobili inquinanti.**

«Bisogna avere la grazia e l'intelligenza di dialogare con chi di questo mestiere ne fa la ragione di vita, solo così è possibile imboccare strade virtuose. Non mi permetto di criticare un ministro, ma sottolineo che non ci deve essere un impatto ideologico. Di contro, occorre una pianificazione razionale delle misure che si vogliono intraprendere. Siamo allibiti per la quantità di storture annunciate nell'emendamento approvato».

**Eppure, poche ore prima che l'idea dell'ecotassa divenisse di dominio pubblico, il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ospite alla vostra assemblea annuale, aveva ribadito la centralità dell'auto per il Paese.**

«Ho grande stima nei suoi confronti. Il presidente Conte è una persona di sostanza ed equilibrio. Mi rivolgo a lui, il nostro premier, per aprire un dibattito tecnico su

quelli che possono essere i valori positivi dell'auto. I consumatori, infatti, in questo momento, oltre a essere spaventati, sono disorientati alla luce anche delle penalizzazioni che stanno subendo le autovetture con motori diesel».

**Le azioni Fca, intanto, hanno perso il 5,6%. E le ripercussioni negative sui titoli del settore potrebbero continuare.**

«Anche le società quotate dell'indotto sono state danneggiate con danni per i risparmiatori, tra i quali ci sono sicuramente molti elettori delle parti politiche che propongono l'ecotassa».

**Presidente, il suo messaggio ai promotori dell'iniziativa.**

«Auspico nell'intelligenza di cancellare ciò che in troppa fretta è stato approvato. Bisogna ragionarci in tempi rapidi e in linea con le necessità del mercato».

Altre organizzazioni, infine, si sono unite al coro delle proteste. Tra queste, Aniasa (noleggio e flotte), AsConAuto (consorzi di concessionari), Confindustria Energia, Cgia di Mestre, Unione industriale di Torino e Unione Petroliera.

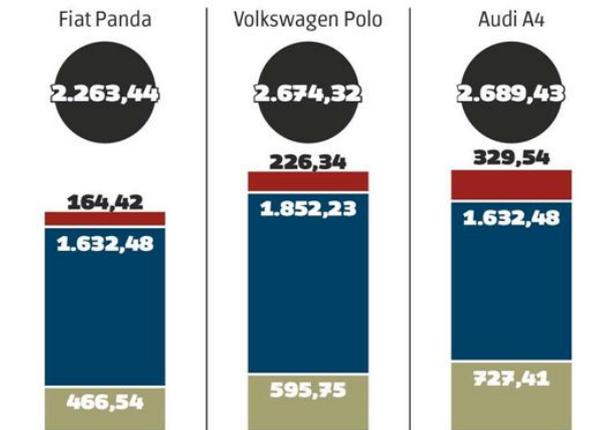


**Errori  
Siamo allibiti  
per le  
storture  
nella norma**

**I COSTI DI UNA QUATTORRUOTE**

Spesa annua per modelli selezionati (dati in euro)

● Totale ■ Bollo + revisione ■ Carburante ■ RC Auto



Fonte: Sos Tariffe.it

L'EGO



Peso:32%

# Scontro sull'ecotassa per l'auto Salvini: «Il Contratto va rivisto»

► La stangata M5S divide il governo: altolà della Lega, parziali ritocchi al Senato Manovra, 4 miliardi in meno a Reddito e pensioni. Tensione con Tria sul deficit

ROMA È scontro tra Lega e M5s sulla ecotassa da applicare alle auto a benzina e diesel. Altolà della Lega, il vicepremier Luigi Di Maio promette parziali ritocchi al Senato anche se la sottosegretaria all'Economia Laura Castelli insiste: «È previsto dal Contratto». E il leader leghista Matteo Salvini: «Il Contratto va

rivisto». Manovra, 4 miliardi in meno a Reddito e pensioni.

**Pacifico e Pirone**  
alle pag. 2 e 4

## Primo Piano

### Lo scontro nel governo

# Auto, lite sulla tassa altolà della Lega ma M5S non molla

► Salvini: «Giusti gli aiuti all'elettrico» ► Di Maio: «Miglioreremo le norme però senza penalizzare il settore» La Castelli ribadisce: «Deve restare»

ROMA La tassa sulle nuove auto non elettriche che saranno comprate nel 2019 forse è morta prima di nascere. La proposta, spuntata nella legge di bilancio e votata improvvisamente nella

notte di martedì, ha scatenato l'ennesima lite nella maggioranza giallo-verde e finirà nel più generale calderone delle trattative fra i due partiti di maggioranza alle prese con la necessità di ta-

gliare le spese per evitare le multe europee. La norma sarà eliminata al Senato? Al momento l'unica cosa sicura è che sarà modificata, forse resteranno le penalizzazioni solo su auto di gros-



Peso: 1-10%, 2-52%

sa cilindrata.

A sparare a zero sulla tassa è stato per primo ieri il leader della Lega Matteo Salvini. Che a Mattino Cinque ha pronunciato queste parole: «Va bene un aiuto alle auto elettriche ma senza penalizzare quelle nuove a benzina o diesel, perché l'auto è già tassata a livelli folli. Aumentare le imposte sul settore è una delle cose meno utili da fare in questo momento». Massimiliano Romeo, capogruppo della Lega al Senato, ha poi annunciato formalmente che il testo sarà cambiato nel passaggio a Palazzo Madama. Sul versante pentastellato della maggioranza però la musica cambia. Diversi i toni usati dai grillini. Democristianamente accomodante quella del vicepremier Di Maio che sui social ha detto in sintesi che vuole aprire un tavolo del settore per evitare tasse mantenendo gli incentivi anti-inquinamento. Ma non ha spiegato come saranno finanziati. «Lunedì o martedì incontrerò le imprese, i sindacati del settore e i consumatori», ha sottolineato Di Maio. Che dopo la pioggia di titoli sulla sorprendente «tassa sulla Panda» che viene assemblata nella sua Pomigliano ha pure scherzato facendo capire che

non intende penalizzare i lavoratori-concittadini della sua cittadina di residenza. Di Maio ha pure ricordato che l'emendamento approvato finirebbe per incentivare piccole auto diesel. Ma da un veloce controllo alcune non risultano più in produzione.

**DIVISIONI INTERNE**

Molto più puntuta la posizione del ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, anche lui in quota 5Stelle che parla senza mezzi termini della necessità di «penalizzare le auto che inquinano di più» mentre una nota del M5S spara a zero sulle «lobby dei petrolieri e dell'auto». Toni spicci ma più politici, infine, da parte del viceministro all'Economia Laura Castelli secondo la quale il bonus/malus è un provvedimento previsto dal contratto di governo. Le opposizioni sono invece sulle barricate. Per il deputato Pd Michele Anzaldi: «Il governo giallo-verde è il killer dell'auto italiana. Nicola Zingaretti, candidato alla segreteria Dem, e l'ex segretario Matteo Renzi concordano nel chiedere che la norma venga cambiata al più presto. La forzista Maria Stella Gelmini attacca: «Come si fa a parlare di crescita bastonando chi deve comprare un'auto?».

Ma ciò che impressiona di più è la sollevazione dell'intera filiale dell'automotive italiano. Se Anna Maria Furlan, segretaria della Cisl, chiede al governo di proteggere i lavoratori italiani del settore, la giornata è stata scandita dalla pioggia di comunicati di protesta di ogni genere di associazioni imprenditoriali a partire da Confindustria Torino, all'Unione Petroliera, dall'Ania a Federauto (cessionari) all'Aniasa, l'associazione delle imprese di servizi alla mobilità. Molte fanno notare che le auto con motori euro 5 e 6, cioè quelle con motori meno inquinanti, sono solo il 30% del totale. Dunque tassare le auto nuove potrebbe costringere una parte dei consumatori a tenersi auto vecchie e inquinanti.

**Diodato Pirone**

**ANCHE IL MINISTRO COSTA VUOLE COLPIRE QUANTI INQUINANO L'IRA DELLE IMPRESE: COSÌ SI STRONCA IL MADE IN ITALY**

**30%**

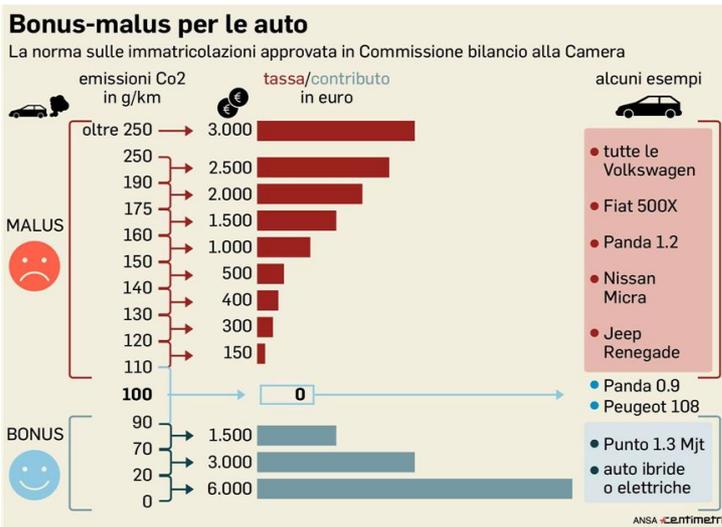
Sono le auto del parco italiano con motori euro5 e 6, ovvero più puliti. Paradossalmente la tassa rischia di prolungare la vita dei modelli più inquinanti

**150 euro**

Potrebbe essere l'ammontare della tassa che dovrebbe scattare a gennaio 2019 sulle nuove Panda con motore 1,2 benzina fabbricate in Italia



Operai al lavoro in uno stabilimento di automobili



Peso:1-10%,2-52%

# Governo, lite anche sull'auto Salvini: il contratto va rivisto

►Altolà della Lega alla eco-tassa. Ma M5S insiste: «È scritta nei patti»  
Manovra, messa la fiducia. Reddito e quota cento: 4 miliardi in meno

Le nuove misure allo studio in manovra sul mercato dell'auto innescano l'ennesimo strappo tra Lega e M5S. Dalla Lega arriva l'altolà all'eco-tassa. Il Movimento sostiene che le misure sono nei patti, Salvini avvisa: «Il contratto va rivisto». Intanto sulla manovra è stata apposta la fiducia dal gover-

no: in arrivo tagli da 4 miliardi su reddito e quota cento.

**Servizi da pag. 2 a 5**

## Lo scontro nel governo

# Auto, lite sulla tassa altolà della Lega ma M5S non molla

- Salvini: «Giusti aiuti all'elettrico però senza penalizzare il settore»
- Di Maio: «Miglioreremo le norme»
- La Castelli ribadisce: «Deve restare»

### LA GIORNATA

**ROMA** La tassa sulle nuove auto non elettriche che saranno comprate nel 2019 forse è morta prima di nascere. La proposta, spuntata e votata improvvisamente nella notte di martedì, ha

scatenato l'ennesima lite nella maggioranza giallo-verde e finirà nel più generale calderone delle trattative fra i due partiti di maggioranza alle prese con la necessità di tagliare le spese per

evitare le multe europee. La norma sarà eliminata al Senato? Al momento l'unica cosa sicura è che sarà modificata, forse resteranno le penalizzazioni solo su auto di grossa cilindrata.



Peso:1-10%,2-54%

A sparare a zero sulla tassa è stato per primo ieri il leader della Lega Matteo Salvini. Che a Mattino Cinque ha pronunciato queste parole: «Va bene un aiuto alle auto elettriche ma senza penalizzare quelle nuove a benzina o diesel, perché l'auto è già tassata a livelli folli. Aumentare le imposte sul settore è una delle cose meno utili da fare in questo momento». Massimiliano Romeo, capogruppo della Lega al Senato, ha poi annunciato formalmente che il testo sarà cambiato nel passaggio a Palazzo Madama. Sul versante pentastellato della maggioranza però la musica cambia. Diversi i toni usati dai grillini.

Democristianamente accomodante quella del vicepremier Di Maio che sui social ha detto in sintesi che vuole aprire un tavolo del settore per evitare tasse mantenendo gli incentivi anti-inquinamento. Ma non ha spiegato come saranno finanziati. «Lunedì o martedì incontrerò le imprese, i sindacati del settore e i consumatori», ha sottolineato Di Maio. Che dopo la pioggia di titoli sulla sorprendente «tassa sulla Panda» che viene assemblata nella sua Pomigliano ha pure scherzato facendo capire che

non intende penalizzare i lavoratori-concittadini della sua cittadina di residenza. Di Maio ha pure ricordato che l'emendamento approvato finirebbe per incentivare piccole auto diesel. Ma da un veloce controllo alcune non risultano più in produzione.

**DIVISIONI INTERNE**

Molto più puntuta la posizione del ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, anche lui in quota 5Stelle che parla senza mezzi termini della necessità di «penalizzare le auto che inquinano di più» mentre una nota del M5S spara a zero sulle «lobby dei petrolieri e dell'auto». Toni spicci ma più politici, infine, da parte del viceministro all'Economia Laura Castelli secondo la quale il bonus/malus è un provvedimento previsto dal contratto di governo. Le opposizioni sono invece sulle barricate. Per il deputato Pd Michele Anzaldi: «Il governo giallo-verde è il killer dell'auto italiana. Nicola Zingaretti, candidato alla segreteria Dem, e l'ex segretario Matteo Renzi concordano nel chiedere che la norma venga cambiata al più presto. La forzista Maria Stella Gelmini attacca: «Come si fa a parlare di crescita bastonando chi deve comprare un'auto?».

Ma ciò che impressiona di più è la sollevazione dell'intera filiale dell'automotive italiano. Se Anna Maria Furlan, segretaria della Cisl, chiede al governo di proteggere i lavoratori italiani del settore, la giornata è stata scandita dalla pioggia di comunicati di protesta di ogni genere di associazioni imprenditoriali a partire da Confindustria Torino, all'Unione Petroliera, dall'Ania a Federauto (cessionari) all'Aniasa, l'associazione delle imprese di servizi alla mobilità. Molte fanno notare che le auto con motori euro 5 e 6, cioè quelle con motori meno inquinanti, sono solo il 30% del totale. Dunque tassare le auto nuove potrebbe costringere una parte dei consumatori a tenersi auto vecchie e inquinanti.

**Diodato Pirone**

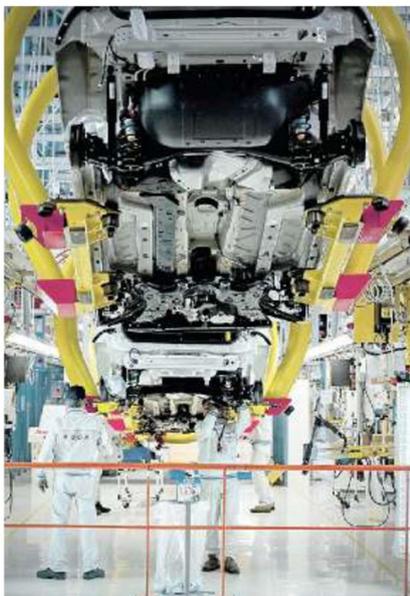
**30%**

Sono le auto del parco italiano con motori euro 5 e 6, ovvero più puliti. Paradossalmente la tassa rischia di prolungare la vita dei modelli più inquinanti

**150 euro**

Potrebbe essere l'ammontare della tassa che dovrebbe scattare a gennaio 2019 sulle nuove Panda con motore 1,2 benzina fabbricate in Italia

**ANCHE IL MINISTRO COSTA VUOLE COLPIRE QUANTI INQUINANO L'IRA DELLE IMPRESE: COSÌ SI STRONCA IL MADE IN ITALY**



Operai al lavoro in uno stabilimento di automobili

**Bonus-malus per le auto**

La norma sulle immatricolazioni approvata in Commissione bilancio alla Camera



Peso:1-10%,2-54%

# Auto, sbanda l'intesa Lega-M5s

►Salvini bocchia la tassa sulle vetture a benzina o diesel. I 5stelle: «Per noi è importantissima» ►Il leader del Carroccio: «Il Contratto va rivisto, sono cambiati i rapporti di forza»

La super-tassa sulle nuove auto non elettriche che saranno comprate nel 2019 forse è morta prima di nascere. La proposta, spuntata e votata improvvisamente nella notte di martedì, ha scatenato l'ennesimo scontro nella maggioranza giallo-verde. Il vicepremier Salvini spara a zero: «Va bene un aiuto alle auto elettriche ma senza penalizzare quelle nuove a benzina o diesel, perché l'auto è già tassata a livelli folli. Aumentare le imposte

sul settore è una delle cose meno utili da fare in questo momento». Mentre Di Maio apre all'istituzione di un tavolo di confronto, altri nel M5s non sembrano intenzionati a mollare il sistema bonus/malus: «È nel contratto di governo, deve restare», puntualizza la sottosegretaria Castelli. E sul tema del Contratto ecco intervenire ancora la Lega: «Il contratto è stato stipulato quando la Lega valeva il 17% e i 5Stelle il 32%», dicono

nell'entourage di Salvini, «ora noi siamo al 32-34 e loro al 27-28. Ebbene, il contratto va riparametrato ai nuovi rapporti di forza». Lo stesso potrebbe valere per la compagine di governo.

**Gentili e Pirone**  
alle pagine 2 e 3



## Gli incentivi ecologici

# Auto, lite sulla tassa altolà della Lega ma M5S non molla

►Salvini: «Giusti aiuti all'elettrico» ►Di Maio: «Miglioreremo le norme» però senza penalizzare il settore» La Castelli ribadisce: «Deve restare»

### LA GIORNATA

**ROMA** La tassa sulle nuove auto non elettriche che saranno comprate nel 2019 forse è morta prima di nascere. La proposta, spuntata e votata improvvisamente nella notte di martedì, ha scatenato l'ennesima lite nella

maggioranza giallo-verde e finirà nel più generale calderone delle trattative fra i due partiti di maggioranza alle prese con la necessità di tagliare le spese per evitare le multe europee. La norma sarà eliminata al Senato? Al

momento l'unica cosa sicura è che sarà modificata, forse resteranno le penalizzazioni solo su auto di grossa cilindrata.

A sparare a zero sulla tassa è stato per primo ieri il leader della Lega Matteo Salvini. Che a

Mattino Cinque ha pronunciato queste parole: «Va bene un aiuto alle auto elettriche ma senza penalizzare quelle nuove a benzina o diesel, perché l'auto è già tassata a livelli folli. Aumentare le imposte sul settore è una delle cose meno utili da fare in questo mo-



mento». Massimiliano Romeo, capogruppo della Lega al Senato, ha poi annunciato formalmente che il testo sarà cambiato nel passaggio a Palazzo Madama. Sul versante pentastellato della maggioranza però la musica cambia. Diversi i toni usati dai grillini.

Democristianamente accomodante quella del vicepremier Di Maio che sui social ha detto in sintesi che vuole aprire un tavolo del settore per evitare tasse mantenendo gli incentivi anti-inquinamento. Ma non ha spiegato come saranno finanziati. «Lunedì o martedì incontrerò le imprese, i sindacati del settore e i consumatori», ha sottolineato Di Maio. Che dopo la pioggia di titoli sulla sorprendente «tassa sulla Panda» che viene assemblata nella sua Pomigliano ha pure scherzato facendo capire che

non intende penalizzare i lavoratori-concittadini della sua città-

dina di residenza. Di Maio ha pure ricordato che l'emendamento approvato finirebbe per incentivare piccole auto diesel. Ma da un veloce controllo alcune non risultano più in produzione.

**DIVISIONI INTERNE**

Molto più puntuta la posizione del ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, anche lui in quota 5Stelle che parla senza mezzi termini della necessità di «penalizzare le auto che inquinano di più» mentre una nota del M5S spara a zero sulle «lobby dei petrolieri e dell'auto». Toni spicci ma più politici, infine, da parte del viceministro all'Economia Laura Castelli secondo la quale il bonus/malus è un provvedimento previsto dal contratto di governo. Le opposizioni sono invece sulle barricate. Per il deputato Pd Michele Anzaldi: «Il governo giallo-verde è il killer dell'auto italiana. Nicola Zingaretti, candidato alla segreteria Dem, e l'ex segretario Matteo Renzi concordano nel chiedere

che la norma venga cambiata al più presto. La forzista Maria Stella Gelmini attacca: «Come si fa a parlare di crescita bastonando chi deve comprare un'auto?».

Ma ciò che impressiona di più è la sollevazione dell'intera filiale dell'automotive italiano. Se Anna Maria Furlan, segretaria della Cisi, chiede al governo di proteggere i lavoratori italiani del settore, la giornata è stata scandita dalla pioggia di comunicati di protesta di ogni genere di associazioni imprenditoriali a partire da Confindustria Torino, all'Unione Petroliera, dall'Ania a Federauto (concessionari) all'Aniasa, l'associazione delle imprese di servizi alla mobilità. Molte fanno notare che le auto con motori euro 5 e 6, cioè quelle con motori meno inquinanti, sono solo il 30% del totale. Dunque tassare le auto nuove potrebbe costringere una parte dei consumatori a tenersi auto vecchie e inquinanti.

**Diodato Pirone**

**30%**

Sono le auto del parco italiano con motori euro5 e 6, ovvero più puliti. Paradossalmente la tassa rischia di prolungare la vita dei modelli più inquinanti

**150 euro**

Potrebbe essere l'ammontare della tassa che dovrebbe scattare a gennaio 2019 sulle nuove Panda con motore 1,2 benzina fabbricate in Italia

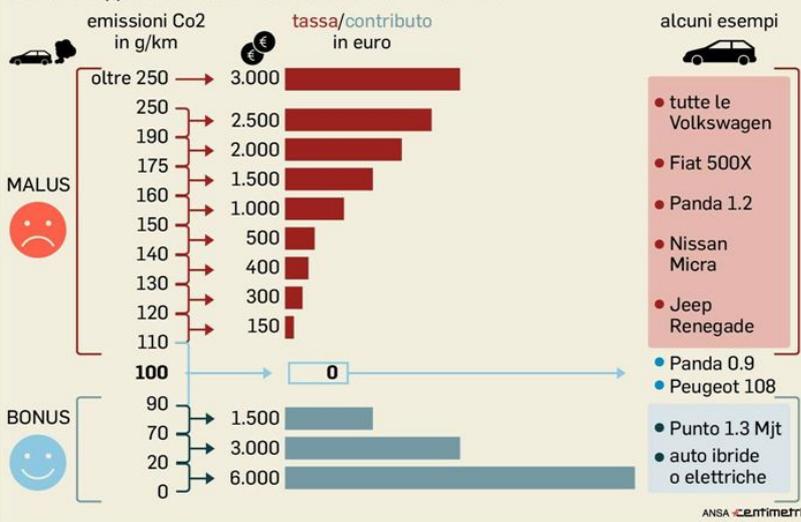
**ANCHE IL MINISTRO COSTA VUOLE COLPIRE QUANTI INQUINANO L'IRA DELLE IMPRESE: COSÌ SI STRONCA IL MADE IN ITALY**



Operai al lavoro in uno stabilimento di automobili

**Bonus-malus per le auto**

La norma approvata in Commissione bilancio alla Camera





## **Auto: Aniasa, norma elitaria che penalizza sharing mobility**

Archiapatti, prima dell'esame al Senato urge un confronto

**REDAZIONE ANSA ROMA 06 DICEMBRE 2018 19:22**



"Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (un milione di veicoli a noleggio in circolazione, un'auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città". È questo il commento di Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO<sub>2</sub> superiori ai 110 grammi per chilometro.

Oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni, secondo Aniasa, "è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana".

"Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive", evidenzia il presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti.

"La svolta elettrica - ha proseguito Archiapatti - non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese".

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA



## **AUTO: ANIASA, COSI' SI RISCHIA DI FRENARE NUOVE IMMATRICOLAZIONI**

Roma, 6 dic. (AdnKronos) - Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (1 milione di veicoli a noleggio in circolazione, 1 auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città. E' questo il commento di Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro. Ancora oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana. "Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive, di cui il noleggio rappresenta un attore centrale, al fine di traguardare l'iniziativa verso obiettivi attesi e realizzabili ed evitare effetti discorsivi su famiglie e imprese", evidenzia il presidente Aniasa - Massimiliano Archiapatti. "La svolta elettrica non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese. A ciò si aggiunga la carenza di un piano infrastrutturale che la renda realmente attuabile e faciliti l'utilizzo delle vetture con motorizzazione elettrica da parte di cittadini e imprese", conclude Archiapatti. La flotta di oltre 1 milione di veicoli a noleggio è composta da veicoli Euro6 e nel 2018 il settore ha registrato un boom delle immatricolazioni di vetture ibride (+155%), a metano (+112%) ed elettriche (+344%).



## **MANOVRA: ANIASA "ECOTASSA E INCENTIVI FRENO A SHARING MOBILITY"**

ROMA (ITALPRESS) - Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni, e' oggi il principale attore della mobilita' alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre citta'. E' questo il commento di ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilita', alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro. "Paradossalmente la norma cosi' come e' prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilita' aziendale, che in Italia sconta gia' un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalita' che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato e' assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive", evidenzia il presidente ANIASA, Massimiliano Archiapatti.

## **Aniasa: l'ecotassa sulle auto penalizza la sharing mobility Norma elitaria e inefficace**

Roma, 6 dic. (**askanews**) - Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (1 milione di veicoli a noleggio in circolazione, 1 auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città.

E' questo il commento di ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro.

Ancora oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana.

"Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive, di cui il noleggio rappresenta un attore centrale, al fine di traghettare l'iniziativa verso obiettivi attesi e realizzabili ed evitare effetti discorsivi su famiglie e imprese", evidenzia il presidente ANIASA - Massimiliano Archiapatti.

"La svolta elettrica non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese. A ciò si aggiunga la carenza di un piano infrastrutturale che la renda realmente attuabile e faciliti l'utilizzo delle vetture con motorizzazione elettrica da parte di cittadini e imprese", conclude Archiapatti.

La flotta di oltre 1 milione di veicoli a noleggio è composta da veicoli Euro6 e nel 2018 il settore ha registrato un boom delle immatricolazioni di vetture ibride (+155%), a metano (+112%) ed elettriche (+344%).

Did

# QUATTORUOTE

## Una sovrattassa per le nuove auto con emissioni oltre i 110 g/km di CO2



**Mario Rossi** Pubblicato il 05/12/2018 126 commenti

Una nuova imposta sull'auto proporzionale alle emissioni di anidride carbonica. Alla tassa saranno soggetti tutti coloro che tra l'1 gennaio 2019 e il 31 dicembre 2021 acquisteranno, anche in leasing, e immatricoleranno una macchina nuova o precedentemente targata all'estero con emissioni di anidride carbonica (CO2) a partire da 110 g/km. L'imposta sarà progressiva all'aumentare delle emissioni sulla base del seguente schema:

110-120 g/km: 150 €  
120-130 g/km: 300 €  
130-140 g/km: 400 €  
140-150 g/km: 500 €  
150-160 g/km: 1.000 €  
160-175 g/km: 1.500 €  
175-190 g/km: 2.000 €  
190-250 g/km: 2.500 €  
>250 g/km: 3.000 €

La novità è contenuta in un emendamento presentato la scorsa notte al disegno di legge bilancio in discussione alla Camera. Se la norma diventerà legge (e dopo che sarà emanato un provvedimento attuativo concertato tra i ministeri dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze) circa metà delle macchine acquistate dagli italiani, sulla base delle immatricolazioni 2018, sarebbe soggetta alla nuova imposta. Per esempio, tra le Fiat Panda, l'auto più immatricolata in Italia, solo quella con motore 0.9 TwinAir sarebbe sotto soglia, cioè esente.

**Incentivi per pochi.** La proposta di modifica è accompagnata da incentivi all'acquisto di auto a basse e bassissime emissioni di anidride carbonica, per i quali sono stanziati 300 milioni di euro all'anno per tre anni. Serviranno a dare un contributo economico, sotto forma di riduzione del prezzo d'acquisto da parte della concessionaria, a chi comprerà, anche in leasing, auto nuove, cioè mai immatricolate prima. Sono previste tre fasce di emissioni: da 0 a 20, da 20 a 70, da 70 a 90 g/km. Nel primo caso il contributo sarà di 6 mila euro, per la seconda fascia si dimezzerà a 3 mila e per l'ultima scenderà a 1.500 euro. Di seguito, per meglio comprendere l'impatto dell'ecotassa, alleghiamo una nostra elaborazione per quindici modelli diesel, benzina, elettrici, ibridi, a Gpl e a metano.

Elaborazione impatto ecotassa su 15 modelli

**Limite di 300 milioni.** L'incentivo sarà disponibile solo per le autovetture (veicoli fino a 3,5 tonnellate aventi al massimo otto posti oltre al conducente, quindi restano fuori gli autocarri) fino a esaurimento dei 300 milioni stanziati. Ciò significa, per esempio, che potranno usufruirne 200 mila acquirenti di auto di terza fascia oppure 100 mila di seconda o 50 mila di terza. Da notare che la norma non distingue tra alimentazioni, ma discrimina unicamente in base alle emissioni di anidride carbonica, cioè ai consumi di carburante (calcolati, tra l'altro, in base ai più severi standard Wltp).

Giusto per dare un'idea, la Fiat Panda, la macchina più venduta in Italia, non godrebbe di alcun bonus. Ma ne beneficerebbero, oltre alle auto elettriche e a molte ibride, anche alcuni modelli alimentati col tanto (ingiustamente) vituperato gasolio. Tra questi la Fiat Punto 1.3 Mjt, la DS3 BlueHDI 100, le Dacia Logan MCV 1.5 Blue dCi 75 e 90 Cv, tutti e quattro nel limite dei 90 g/km. Facile, peraltro, immaginare una corsa alle riomologazioni da parte delle Case, nel caso in cui la norma dovesse diventare legge, per far rientrare nei limiti modelli o versioni che sono poco al di sopra della soglia. Da notare, infine, che l'erogazione del bonus, al contrario di quanto avvenne 11 anni fa, non è subordinata ad alcuna rottamazione.

**Unrae e Federauto: malus per un'auto nuova su due.** Ma che impatto avrebbe questa duplice misura sul mercato? Impossibile prevedere cosa potrebbe accadere, anche perché sono proprio manovre come queste a orientare diversamente le scelte d'acquisto dei consumatori. Secondo una prima stima di Unrae e Federauto, le associazioni delle Case estere e dei concessionari italiani, "a bocce ferme", cioè ipotizzando un impatto nullo sulle scelte d'acquisto, "prendendo a riferimento le immatricolazioni dei primi 11 mesi del 2018 la nuova norma provocherebbe un extragettito per lo stato di appena 350-370 milioni di euro. Il 49% degli acquirenti di auto nuove pagherebbe la nuova imposta, il 38% non ne sarebbe coinvolto (auto con emissioni di CO2 comprese tra 110 e 120 g/km), l'8%, invece, avrebbe diritto al bonus. In pratica", spiegano a Quattroruote Michele Crisci, presidente di Unrae, e Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, "l'incentivo basterebbe a malapena a soddisfare la domanda esistente, premiando, di fatto, persone già intenzionate ad acquistare vetture a basse o bassissime emissioni o che le acquisterebbero comunque". E, quindi, con un effetto leva minimo o addirittura nullo.

**Coro di proteste.** Dura anche AsConAuto, l'associazione dei consorzi dei concessionari: "Al di là delle dichiarazioni, questa è una misura che si traduce in un'altra penalizzazione per il nostro lavoro e soprattutto per il consumatore finale", ha sottolineato il vicepresidente Giorgio Boiani. Fa eco alle critiche anche l'**Aniasa**, l'associazione delle aziende di noleggio: "La norma, così come è prevista, non va nella direzione del rinnovamento del parco circolante, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato", ha dichiarato il presidente **Massimiliano Archiapatti**. "Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore".

**Un autogol per lo Stato.** Come accennato, però, misure di questo tipo contribuiscono a modificare le scelte d'acquisto degli italiani. Che, in un momento di incertezza economica e rinnovata prudenza nelle spese, potrebbero davvero decidere di rinviare, ove possibile, l'acquisto. "Un calo del 4% del valore attuale del mercato", spiegano Crisci e De Stefani Cosentino, "neutralizzerebbe la manovra in termini di minore gettito Iva, Ipt e tassa automobilistica. Ma se il rallentamento fosse superiore (e in termini di valore potrebbe davvero esserlo visto che si penalizzano le macchine più costose, ndr) lo Stato e gli enti locali ci rimetterebbero". E con essi decine di migliaia di imprese legate alla produzione e alla distribuzione automobilistica. E, a cascata, centinaia di migliaia di lavoratori. "Un bagno di sangue", secondo i leader delle due associazioni.

**Rinnovo del circolante a rischio.** "È un provvedimento paradossale", evidenziano Crisci e De Stefani Cosentino. "Penalizzando le immatricolazioni di auto nuove, quelle che non solo inquinano meno, ma che sono anche più sicure, si rallenta il rinnovo del parco circolante. Un effetto contrario a ciò di cui, invece, ci sarebbe bisogno". Piuttosto, secondo i due numeri uno sarebbe stato meglio un intervento bonus/malus sulle auto che circolano, non su quelle da immatricolare. "Oltretutto", sottolineano, "la parte bonus, cioè l'incentivo alle elettriche, avrà ben poco effetto, visto che non vi sono infrastrutture per la ricarica. Quante cose buone, invece, si potrebbero fare se si destinassero

300 milioni all'anno proprio alle infrastrutture?" Infine la stoccata. "Quando si interviene su un settore importante, dal punto di vista economico e fiscale, come quello dell'auto", concludono Crisci e De Stefani Cosentino, "sarebbe bene sentire chi quel settore lo conosce e ne comprende le dinamiche".



## **Ecotassa e incentivi auto elettrica: “così si frena la sharing mobility”**

Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (1 milione di veicoli a noleggio in circolazione, 1 auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città.

E' questo il commento di ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro.

Ancora oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana.

“Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive, di cui il noleggio rappresenta un attore centrale, al fine di traguardare l'iniziativa verso obiettivi attesi e realizzabili ed evitare effetti discorsivi su famiglie e imprese”, evidenzia il Presidente ANIASA – Massimiliano Archiapatti.

“La svolta elettrica non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese. A ciò si aggiunga la carenza di un piano infrastrutturale che la renda realmente attuabile e faciliti l'utilizzo delle vetture con motorizzazione elettrica da parte di cittadini e imprese”, conclude Archiapatti.

La flotta di oltre 1 milione di veicoli a noleggio è composta da veicoli Euro6 e nel 2018 il settore ha registrato un boom delle immatricolazioni di vetture ibride (+155%), a metano (+112%) ed elettriche (+344%).

## **Aniasa: l'ecotassa sulle auto penalizza la sharing mobility**

Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (1 milione di veicoli a noleggio in circolazione, 1 auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città.

E' questo il commento di ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro.

Ancora oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana.

"Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive, di cui il noleggio rappresenta un attore centrale, al fine di traguardare l'iniziativa verso obiettivi attesi e realizzabili ed evitare effetti discorsivi su famiglie e imprese", evidenzia il presidente ANIASA - Massimiliano Archiapatti.

"La svolta elettrica non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese. A ciò si aggiunge la carenza di un piano infrastrutturale che la renda realmente attuabile e faciliti l'utilizzo delle vetture con motorizzazione elettrica da parte di cittadini e imprese", conclude Archiapatti.

La flotta di oltre 1 milione di veicoli a noleggio è composta da veicoli Euro6 e nel 2018 il settore ha registrato un boom delle immatricolazioni di vetture ibride (+155%), a metano (+112%) ed elettriche (+344%).

6 DICEMBRE 2018

**NORME E FISCO**

## **Manovra 2019: tassa sulle emissioni di CO2? Aniasa: “Così si frena la Sharing Mobility”**

di [Vincenzo Bonanno](#)

*Una nuova imposta sulle emissioni di CO2. La tassa interesserà tutti coloro che tra l'1 gennaio 2019 e il 31 dicembre 2021 acquisteranno un'auto nuova con emissioni di anidride carbonica superiore a 110 g/km. L'imposta sarà progressiva all'aumentare delle emissioni.*

Una nuova **tassa** proporzionale alle **emissioni di anidride carbonica** e **incentivi** all'acquisto di veicoli che emettono tra 0 e 90 g/km di CO2.



La novità è contenuta in un **emendamento al Disegno di Legge di Bilancio 2019** contenente l'articolo *“Bonus malus sulle emissioni di CO2 g/km delle nuove autovetture”*.

Se la norma diventerà **legge** (e dopo che sarà emanato un provvedimento attuativo concordato tra i ministeri dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e dei trasporti e dell'Economia e delle finanze) circa metà delle **macchine** acquistate dagli **italiani**, sulla base delle **immatricolazioni** 2018, sarebbe soggetta alla nuova **sovrattassa**.

Un esempio? La **Fiat Panda**, l'auto più venduta in Italia, con il nuovo sistema pagherebbe un'imposta che varia dai 400 ai 1000 euro.

Pure molte **utilitarie a gas**, oltre a non godere di alcun bonus, rischierebbero di pagare un malus di 150 euro.

**Approfondisci: [il calo del diesel in Europa fa crescere il livello delle emissioni](#)**

### **COME FUNZIONA LA NUOVA TASSA SULLE EMISSIONI**

La nuova tassa, sulla base emissioni di CO2 delle **auto nuove**, dovrebbe scattare già dal 1° gennaio 2019 (sarà valida fino al 31 dicembre 2021). Prevista un'imposta progressiva (dai 150 ai 3.000 euro) che colpirà chi acquisterà auto nuove con emissioni di **CO2** superiori ai 110 g/km.



Ecco lo schema crescente dell'**imposta**, che lievita all'aumentare delle emissioni:

110-120	g/km:	150	euro
120-130	g/km:	300	euro
130-140	g/km:	400	euro
140-150	g/km:	500	euro
150-160	g/km:	1.000	euro
160-175	g/km:	1.500	euro
175-190	g/km:	2.000	euro
190-250	g/km:	2.500	euro
>250 g/km: 3.000 euro			

Parallelamente l'emendamento "Bonus malus sulle emissioni di CO<sub>2</sub> g/km delle nuove autovetture", inserito nella Manovra 2019, introduce incentivi da 1.500 a 6.000 euro, per chi acquista veicoli con emissioni tra 0 e 90 **g/km** di CO<sub>2</sub> (300 milioni di euro l'anno per tre anni).

**Leggi anche:** [blocco del traffico e guerra alle emissioni, la soluzione si chiama noleggio](#)

## IL COMMENTO DI ANFIA

**Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) fa la voce grossa e protesta contro la tassa sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto.

"Un provvedimento come questo colpisce la filiera industriale italiana che si è impegnata ad investire nell'**elettrificazione** e mette in difficoltà gli operatori e il mercato, andando esattamente nella direzione opposta rispetto all'attenzione dichiarata nei confronti di un comparto chiave per il Paese. La classificazione proposta, inoltre, non tiene conto dell'attuale situazione regolamentare, ovvero della transizione dalla procedura per il rilievo delle emissioni di CO<sub>2</sub> **NEDC** a quella **WLTP** obbligatoria a partire dal 1° settembre 2018, che ha l'obiettivo di fornire ai clienti dati che rispecchiano maggiormente l'uso reale del veicolo e presenta valori notevolmente più elevati per il medesimo veicolo. Una misura così strutturata, oltre a rallentare il rinnovo dell'obsoleto **parco circolante**, penalizza le classi sociali con minore capacità di acquisto delle nuove tecnologie".

## L'OPINIONE DI ANIASA

Anche **Aniasa** ha espresso la sua posizione decisa nei confronti della **ecotassa**, vista dall'associazione come una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della **sharing mobility**.

"Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato" ha spiegato **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor, prosegue Archiapatti, "si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive, di cui il noleggio rappresenta

*un attore centrale, al fine di traguardare l'iniziativa verso obiettivi attesi e realizzabili ed evitare effetti discorsivi su famiglie e imprese”.*

## **LE REAZIONI DAL MONDO POLITICO**

Intanto anche il mondo politico, a qualche ora di distanza dalla notizia e con il mondo automotive già insorto, sembra tornare sui propri passi. A testimoniare è la voce del vicepremier **Matteo Salvini**, intervenuto nella puntata odierna di Mattino Cinque. *“Va bene un aiuto alle auto elettriche ma senza penalizzare le auto a benzina o diesel, perché l’auto è già tassata a livelli folli”* ha detto Salvini.

L’altro vicepremier **Luigi Di Maio**, invece, ha precisato sui social che *“non esiste alcuna nuova tassa per auto già in circolazione. Chi ha un Euro 3 o qualsiasi altra macchina non pagherà un centesimo in più”*. Poi è tornato sulle ragioni che stanno dietro all’ecotassa. *“Abbiamo pensato una norma per aiutare chi decide di comprare un’auto ibrida, elettrica o a metano – ha sottolineato Di Maio, precisando però poi di non volere creare uno choc al mercato – Visto che i livelli di inquinamento, soprattutto al Nord, sono spaventosi, perché non premiare chi decide di comprare un’auto nuova meno inquinante?”*.



## **ECOTASSA E INCENTIVI AUTO ELETTRICA: “COSÌ SI FRENA LA SHARING MOBILITY”**

Dicembre 6, 2018 Pubblicato in [News](#)



Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (1 milione di veicoli a noleggio in circolazione, 1 auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città.

E' questo il commento di ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro.

Ancora oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana.

*“Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive, di cui il noleggio rappresenta un attore centrale, al fine di trarre l'iniziativa verso obiettivi attesi e realizzabili ed evitare effetti discorsivi su famiglie e imprese”,* evidenzia il Presidente ANIASA – Massimiliano Archiapatti.

*“La svolta elettrica non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese. A ciò si aggiunga la carenza di un piano infrastrutturale che la renda realmente attuabile e faciliti l’utilizzo delle vetture con motorizzazione elettrica da parte di cittadini e imprese”, conclude Archiapatti.*

La flotta di oltre 1 milione di veicoli a noleggio è composta da veicoli Euro6 e nel 2018 il settore ha registrato un boom delle immatricolazioni di vetture ibride (+155%), a metano (+112%) ed elettriche (+344%).

## MOTORI

### **Auto: Aniasa, norma elitaria che penalizza sharing mobility**

**06 Dicembre 2018**

"Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (un milione di veicoli a noleggio in circolazione, un'auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città". È questo il commento di Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro.

Oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni, secondo Aniasa, "è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana".

"Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive", evidenzia il presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti.

"La svolta elettrica - ha proseguito Archiapatti - non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese".

## **Inquinamento auto: possibile salvaguardare l'ambiente senza penalizzare gli automobilisti**

06/12/2018

L'emendamento approvato dalla Camera dei Deputati che punta ad introdurre incentivi per l'acquisto di vetture ibride ed elettriche e penalizzazioni per l'acquisto di tutte le altre vetture, se entrerà effettivamente in vigore con l'approvazione della Legge di Bilancio, avrà conseguenze negative o addirittura controproducenti rispetto agli obiettivi che si intendono perseguire. E ciò per più di un motivo.



Innanzitutto l'aumento del prelievo fiscale sulle immatricolazioni per le auto non elettriche e non ibride ostacolerà fortemente la sostituzione delle auto circolanti più vecchie e più inquinanti che sono in larghissima misura di proprietà di automobilisti a basso reddito e quindi particolarmente sensibili all'aumento del costo di acquisto di una nuova auto. La seconda ragione per la quale il provvedimento è sbagliato è l'impatto negativo sul mercato dell'auto che sta ancora faticosamente uscendo da una crisi gravissima, che ha visto la ripresa delle immatricolazioni interrompersi nel 2018, che il Centro Studi Promotor ha previsto in calo anche nel 2019, che, come l'intera economia italiana, dovrà con ogni probabilità affrontare una nuova recessione e che, con l'aumento delle tasse di immatricolazione potrebbe accusare nel 2019 un calo aggiuntivo stimabile cautelativamente in almeno 100.000 immatricolazioni. A tutto questo si aggiunge che gli incentivi previsti dall'emendamento non contemplano la contestuale rottamazione di un usato per chi beneficia degli incentivi ed infine, particolare non trascurabile, il fatto che attualmente in Italia non si producono auto elettriche.

La ragione principale per la quale il provvedimento varato ieri è sbagliato è però il fatto che per affrontare il problema dell'inquinamento da automobile si pensa di usare il bastone mentre si può usare la carota, venendo anche incontro agli automobilisti che pensano di cambiare la loro auto perché penalizzata dalle limitazioni al traffico e contestualmente dando anche un contributo all'incremento delle entrate tributarie e allo sviluppo del Pil.

Il Centro Studi Promotor ha recentemente presentato al pubblico ed al Governo la proposta di introdurre nuovi incentivi alla rottamazione sulla base dell'esperienza degli incentivi alla rottamazione del 1997 che, grazie al gettito Iva e alle tasse sulle immatricolazioni delle vetture vendute in più portarono nelle casse dello Stato maggiori entrate per 1.400 miliardi di lire (723 milioni di euro) e secondo la Banca d'Italia generarono un incremento del Pil di 0,4 punti

percentuali. Per affrontare il problema dell'inquinamento da automobile e dare un aiuto agli automobilisti che debbono cambiare la loro vecchia auto inquinante e penalizzata dalle restrizioni al traffico è dunque disponibile una carota servita su un piatto d'argento, non si vede perchè si debba utilizzare il bastone.

Su questo argomento è intervenuto anche il Presidente ANIASA, Massimiliano Archiapatti: "Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va nella direzione del rinnovamento del parco circolante, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive, di cui il noleggio rappresenta un attore centrale, al fine di traguardare l'iniziativa verso obiettivi attesi e realizzabili ed evitare effetti discorsivi su famiglie e imprese".

# Auto: Aniasa, norma elitaria che penalizza sharing mobility

06 Dicembre 2018

"Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (un milione di veicoli a noleggio in circolazione, un'auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città". È questo il commento di Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla misura che introduce nella manovra incentivi per l'immatricolazione di autovetture elettriche ed ibride e nuove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 grammi per chilometro.

Oggi nel nostro Paese il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Per procedere al rinnovo del parco circolante e alla riduzione delle emissioni, secondo Aniasa, "è necessario agire proprio su quel 68% di veicoli ormai datati e spingere sulle nuove forme di mobilità urbana".

"Paradossalmente la norma così come è prevista oggi non va in questa direzione, ma addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione offerte dal mercato. Per la mobilità aziendale, che in Italia sconta già un ampio gap rispetto ai competitor europei, si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore. In vista dell'esame al Senato è assolutamente necessario attivare un tavolo di confronto con l'intera filiera dell'automotive", evidenzia il presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti.

"La svolta elettrica - ha proseguito Archiapatti - non può non tenere conto della ancora limitata offerta di modelli disponibili sul mercato e del loro limite tecnico a soddisfare le esigenze di percorrenza extraurbana tipiche del nostro Paese".