

L'ira dell'industria dell'auto Cercasi intesa sull'ecotassa

Gli addetti ai lavori: «Il calo delle vendite annullerà l'imposta». Salvini: «Non si pagherà un euro in più»

di **Gian Maria De Francesco**

Roma
«Non si pagherà un euro in più per nessuna macchina che si andrà a comprare. Si possono fare sconti a chi compra un'auto che inquina di meno, ma chi ha i soldi per comprarsi una Panda o un piccolo diesel non può essere penalizzato». Il vicepremier Matteo Salvini, ieri a *Pomeriggio 5*, ha smentito nuovamente la volontà di stangere con l'ecotassa i possessori di auto a benzina o diesel. «Nel contratto di governo - aggiunto - c'era di aiutare le auto elettriche, non di massacrare chi ha le auto a benzina o diesel».

L'altro vicepremier Luigi Di Maio è stato pertanto costretto a giocare in difesa, essendo stato spiazzato dai colleghi di partito (in primis il viceministro dell'Economia Castelli). Il ministro dello Sviluppo ha così confermato che martedì 11 dicembre incontrerà le associazioni del settore auto. «Non c'è nes-

una tassa sulle automobili degli italiani; semmai incentivi per l'acquisto di auto ecologiche, dunque a metano, elettriche o ibride». Luigi Di Maio, però, non ha chiarito tutti i dubbi sulle eventuali penalizzazioni per le auto meno green. «Dobbiamo affrontare il tema dell'inquinamento in maniera seria - ha affermato - perché sta impattando sulla qualità della vita dei nostri concittadini: il Nord è in ginocchio per l'inquinamento e la circolazione delle macchine è bloccata in tante città».

Dinanzi a così tante contraddizioni operatori del settore e consumatori hanno espresso nuovamente la propria contrarietà. «Escludere i lavoratori dall'incontro sarebbe un errore clamoroso», ha precisato Michele De Palma, segretario nazionale della Fiom ricordando che gli operai «sono gli unici che rischiano il posto di lavoro in un settore esposto come quello dell'auto». Un comparto che impiega più di

120mila addetti, ha sottolineato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) evidenziando che «la penalizzazione di autovetture Euro 6 determinerebbe un rallentamento del rinnovo del parco auto senza eliminare le vetture più inquinanti e comporterebbe inoltre un minore gettito di Iva e Ipt dovuto ad una riduzione del mercato che non compenserebbe neppure in minima parte il maggior gettito derivante dal malus». Per la mobilità aziendale «si tratterebbe di un ulteriore appesantimento della fiscalità che frenerebbe le nuove immatricolazioni da parte del settore», ha chiosato Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa** (industria dell'autonoleggio), puntualizzando che bisognerebbe intervenire sul 68% di veicoli che non sono né Euro 5 né Euro 6

Il presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani, ha invece rilevato come «già oggi le auto con maggiori emissioni pagano una sovrattassa annuale, perché il bollo auto è commisurato in base alla potenza e in base alla omologazione ambientale (più alto per l'Euro 0

più basso per gli Euro 6); inoltre i veicoli più potenti sono gravati dal superbollo». Infine Federconsumatori ha stimato che l'ecotassa nel 2019 farebbe aumentare di 300 euro in media il costo di acquisto e di mantenimento di un'utilitaria da 7.401 a 7.701 euro. La misura colpisce «chi ha minori disponibilità e non può permettersi di acquistare un'auto ibrida o un'auto elettrica» che costano dal 24 al 37% in più.

La filiera dell'autotrasporto (tra cui Anfia, Unrae, Federauto, Confrasperto, Confartigianato Trasporti) ha invece ricordato che i mancati investimenti negli ultimi 10 anni nel sistema logistica sono costati allo Stato 105 milioni di euro di mancato gettito, ai costruttori circa 1,5 miliardi di fatturato mentre l'occupazione del settore ha visto perdere 135mila posti di lavoro.

IMBARAZZO CINQUE STELLE

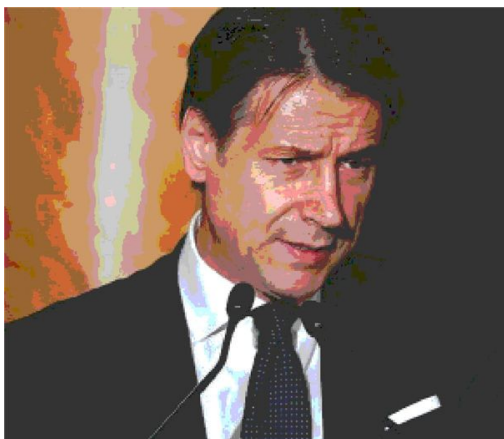
Di Maio convoca un vertice martedì ma non fuga tutti i dubbi sulla stangata

120mila

Sono gli addetti del comparto auto i cui posti di lavoro sono a rischio a causa dell'ecotassa

37%

È il maggior costo di un'auto elettrica rispetto a quello di un modello equivalente a benzina



Peso:22%

NELLA TANA DEL LUPO

Il presidente
del Consiglio
Giuseppe
Conte durante
il suo
intervento
all'assemblea
dell'Anffia,
l'associazione
che raccoglie
l'industria
italiana
dell'auto.
Curiosamente
il premier
è andato
dall'Anffia
appena prima
che uscisse
la notizia
dell'ecotassa
imposta dal
governo
che l'industria
ha denunciato
come un
grave colpo
al settore



Peso:22%

Critiche agli incentivi auto anche dai concessionari e dai Verdi



"Manovra demenziale" commenta il presidente di Federauto

05 dicembre 2018

Bocciatura per il progetto di incentivi anche da parte dell'associazione concessionari d'auto e dai Verdi. "Crea disoccupazione, se questo è lo sviluppo, viva la crisi", commenta amaro Adolfo De Stefani Cosentino, **Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto**. "Agevolati motori fossili, diesel e metano", spiega invece Bonelli dei Verdi.

Questa notte la Commissione Bilancio della Camera dei Deputati, nella discussione nel DDL Bilancio 2019, ha approvato un emendamento che prevede l'introduzione di un sistema di 'bonus-malus' sulle immatricolazioni di auto nuove di categoria M1, in funzione delle emissioni di CO2, valido per gli anni 2019, 2020 e 2021. Si prevede, infatti, di applicare, già a partire dal 1° gennaio 2019 e fino al 31 dicembre 2021, sulle autovetture nuove con emissioni di CO2 superiori ai 110 g/km, un'imposta crescente all'immatricolazione che varia dai 150 € ai 3.000 € e parallelamente, nello stesso triennio, di introdurre un incentivo all'acquisto di veicoli che emettono da 0 a 90 CO2 g/km, variabile da 6.000 € a 1.500 € a seconda della fascia emissiva.

"Questo progetto - spiega infatti il presidente di Federauto - non dovrebbe piacere neanche agli italiani: 300 milioni l'anno spesi così sono soldi buttati via: le auto che hanno emissioni inferiori a 90 g/km di CO2 nel 2018 avrebbero già dovuto ricevere 412 milioni. Non si può 'spingere' le vendite di un mercato che viaggia già forte da solo. La prima cosa demenziale è questa. Per non parlare poi del 'malus' che colpisce tante utilitarie, anche a Metano. E che porterà a una riduzione del mercato. Con conseguenze enormi: basti dire che 200 mila auto vendute potrebbero una voragine del bilancio in termini di Iva e tasse. E la perdita del 10% dei posti di lavoro di chi lavora in una concessionaria".

"La proposta - continua il presidente - così come presentata invece di costituire una soluzione peggiorerà il problema sia dell'inquinamento, sia delle entrate dello Stato, sia dell'impatto sul mercato e, conseguentemente, sui livelli occupazionali delle nostre aziende in cui oggi sono impiegati più di 120.000 addetti. Paradossalmente

l'incentivazione di auto nuove più ecologiche prevista dalla proposta sarebbe già nettamente inferiore a quanto il mercato ad oggi ha espresso per le vetture con emissioni di CO2 inferiori a 90 g/km. Di contro la penalizzazione di autovetture Euro 6 porterebbe le seguenti conseguenze: un rallentamento del rinnovo del parco senza eliminare le vetture più inquinanti e comporterebbe inoltre un minore gettito di IVA e IPT dovuto ad una riduzione del mercato che non compenserebbe neppure in minima parte il maggior gettito derivante dal 'malus'".

"Da ultimo – conclude De Stefani – la riduzione degli addetti delle concessionarie, che negli ultimi anni hanno pagato il prezzo della crisi con una perdita di posti di lavoro già molto elevata, comporterebbe un ulteriore calo stimabile in parecchie decine di migliaia di addetti. In sintesi, questa proposta invece di rappresentare una spinta al rinnovo del parco, alla riduzione dell'inquinamento ed alla diffusione di veicoli a basso impatto ambientale, si tramuterebbe in un boomerang con effetti recessivi sul mercato, sull'occupazione e sulle entrate tributarie".

"E' scandaloso - ribatte **Angelo Bonelli dei Verdi** - che nella norma contenuta nella legge di bilancio sulla mobilità, si siano inseriti incentivi anche a chi acquista auto a metano, quindi fossili, obsolete e con alte emissioni di co2. Mentre non ci sia alcun incentivo per l'implementazione delle centraline elettriche di ricarica, chi comprerà un'auto elettrica, dove la ricaricherà?"

"Ancora una volta il movimento 5 stelle non ha avuto il coraggio di spezzare il cordone con le lobby del petrolio e del metano. Basare il contributo solamente sulla co2 e non sulle polveri sottili, sostanze cancerogene che stanno distruggendo le nostre città metropolitane - sottolinea Bonelli - è davvero miope e fa gli interessi di quelle case automobilistiche che non vogliono la conversione ecologica. Diventa poi paradossale che nel bonus-malus sul bollo andranno pagheranno meno i motori diesel rispetto a quelli a benzina. Il diesel emette meno co2 delle benzine, ma rilascia tremendamente di più le polveri sottili che sono realmente cancerogene. Tra l'altro la conversione ecologica non può appesantire le tasche dei più poveri mentre è giusto che sia finanziata da chi ha più possibilità e, probabilmente, ha più inquinato negli anni scorsi. Per questo è necessario che chi a meno reddito abbia inventivo più alto..", Conclude Bonelli.

Critica anche l'**Anfia**: "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 ieri 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 CO2 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.

Se prendiamo ad esempio il modello più venduto in Italia, la Panda 1.2 prodotta a Pomigliano, comunque tra le vetture non ibride con le più basse emissioni di CO2, con il nuovo sistema pagherebbe un'imposta che varia dai 400 ai 1000 €".

"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": 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.

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.

Dura anche la posizione di **AsConAuto, Associazione della Filiera automotive che rappresenta con 21 consorzi**, oltre 900 concessionari ed oltre 20.500 autofficine in tutta Italia: “Come si può ignorare il mercato e quello che sostengono concordi tutti gli operatori dell'automotive che mettono energie, impegno, lavoro, cuore e passione ogni giorno in un settore che, proprio di recente, il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha sottolineato essere «un comparto chiamato a sforzi sempre più rilevanti», sostenendo «Non siamo sordi alle proposte di miglioramento, vogliamo essere vicini all'auto per affrontare e vincere le sfide». Come è possibile che giunga un provvedimento all'ultimo minuto che gravi sull'automotive con una nuova ed ennesima tassa nella volontà di favorire, così è stato dichiarato, vendite di veicoli a basse o zero emissioni. Al di là delle dichiarazioni è una misura che purtroppo si traduce in un'altra penalizzazione per il nostro lavoro e soprattutto per il consumatore finale. Basta pensare che dal primo gennaio 2019 fino a tutto il 2021, una imposta crescente - da 150 a 3mila euro - è destinata a pesare sulla immatricolazione di auto nuove con emissioni di Co₂ superiori ai 110 grammi/km. Se per esempio prendiamo il modello più venduto in Italia: la Fiat Panda 1.2, prodotta a Pomigliano, tra le vetture non ibride con le più basse emissioni di Co₂ con il nuovo sistema un acquirente dal 2019 deve pagare una imposta variabile dai 400 ai 1.000 euro. Anche la voce delle Associazioni dei consumatori, infatti, si aggiunge alla generale levata di scudi contro l'adozione della misura: “solito bancomat di tassazione sull'auto”. È pura follia cambiare le regole sulle quali stiamo lavorando senza neppure consultarci. Non basta la guerra che affrontiamo tutti i giorni nel cambiamento dei mercati adesso ce la fanno anche in casa. Adesso basta”.

Ecotassa, così si frena la sharing mobility

*di Massimiliano Archiapatti**



L'ecotassa con il sistema bonus-malus è 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.

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.

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.

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%).

**Presidente di Aniasa*

Si allarga il fronte del No

Ecotassa sulle auto: la bocciatura di ANIASA

L'associazione che riunisce gli operatori del settore autonoleggio e dei servizi automobilistici bocchia la misura varata dal governo. Gravi le ricadute sul mercato della mobilità condivisa.



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.

Per il Presidente ANIASA Massimiliano Archiapatti gli effetti del provvedimento sono paradossali: *"La - sostiene Archiapatti - 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 - ha proseguito - 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. 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”.

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%).

Ecotassa, nella manovra spunta la misura autolesionista

7 dicembre 2018 di Redazione

“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”.



Questo è il commento diffuso ieri da 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. **Una misura che rischia di frenare le nuove immatricolazioni del settore** che oggi rappresenta quasi il 25% del mercato rendendo necessario, secondo l'associazione, un immediato confronto con la filiera automotive in vista del passaggio al Senato. 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 – evidenzia il Presidente Aniasa 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.

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. 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

carezza di un piano infrastrutturale che la renda realmente attuabile e faciliti l'utilizzo delle vetture con motorizzazione elettrica da parte di cittadini e imprese".



La visione di Aniasa rischia di essere comunque riduttiva, anche perché **così come configurata la norma sembra penalizzare un po' tutti**, non solo il settore della *sharing mobility*, dato che le case automobilistiche venderanno sicuramente meno a fronte dei costi ancora improponibili delle auto elettriche. Anche se non ci occupiamo di politica è difficile osservare con serenità l'operato di questo governo, senza pensare che certe azioni siano quanto meno maldestre e, appunto autolesionistiche.

Nella fattispecie di questa ecotassa, **il rischio è quello di impoverire le tasche della gente senza arricchire quelle dello Stato**: infatti, la contrazione alle vendite delle auto potrebbe produrre un gettito IVA inferiore rispetto a quanto raccolto con la nuova tassa.



Il potere economico

L'ECOTASSA SULL'AUTO NON CONVINCINE

Elitaria e inefficace. Tutti contro la norma che incentiva chi acquista una vettura elettrica e tassa chi ne compra una a benzina o diesel.

di REDAZIONE | 06/12/2018

Tutti contro l'ecotassa sull'acquisto di nuove auto a benzina e diesel. Al punto che pare quasi certo il dietrofront dell'esecutivo, specie dopo le dichiarazioni di questa mattina di Matteo Salvini che ai microfoni di RadioUno Rai ha affermato di essere «assolutamente contrario ad ogni forma di nuova tassa su un bene già ipertassato in Italia». La misura eppure c'è ed è contenuta in un emendamento del governo alla legge di Bilancio approvato ieri alla Camera, che a questo punto dovrà essere stralciato e corretto anche se i 5s sembrano intenzionati ad andare avanti. Di Maio attraverso un video su Facebook propone un tavolo con i costruttori per fare chiarezza e discutere, ma intanto l'incertezza penalizza Fca, con il titolo che a piazza Affari cede oltre il 4 per cento in una giornata nera per Milano e tutte le borse europee, in flessione di oltre il 3 per cento.

Nello specifico il governo ha deciso di introdurre, dal primo gennaio 2019 fino al 31 dicembre 2021, un contributo fino a 6000 euro per l'acquisto di una nuova vettura elettrica, ibrida o alimentata a metano calcolato sulla base della CO2 emessa per chilometro. Chi, invece, deciderà di acquistare un'auto tradizionale a benzina o diesel dovrà pagare un'imposta aggiuntiva legata, anche in questo caso, alle emissioni di CO2 del veicolo e variabile da 150 a 3000 euro.

Un emendamento che trova in totale disaccordo il mondo dell'auto, alle prese con un mercato in contrazione. Nel periodo gennaio-novembre le immatricolazioni segnano infatti un calo del 3,5 per cento rispetto all'analogo periodo 2018, per un totale di 1.785.722 unità vendute, e una prospettiva di chiusura dell'anno corrente intorno a 1.910.000 immatricolazioni. In particolare a settembre il comparto ha segnato un crollo del 25,4 per cento (rispetto a un anno prima), e la situazione è rimasta negativa anche a ottobre (-7,4 per cento) e novembre (-6,3 per cento).

In questa situazione, ben vengano gli incentivi all'auto, ma non nella forma in cui sono stati previsti. La nuova misura c.d. bonus-malus sulle emissioni di CO2 proposta dal governo non è funzionale agli obiettivi che si dovrebbero raggiungere e cioè il miglioramento della qualità dell'aria ed il

rinnovo del parco circolante, come noto, tra i più vecchi d'Europa, avverte UNRAE, l'associazione dei costruttori europei di auto. Che sottolinea il paradosso di iper-tassare un veicolo nuovo mentre in Italia potranno continuare a circolare liberamente, senza l'imposizione di alcun tributo, veicoli di oltre 15 anni molto più inquinanti. UNRAE chiede quindi l'apertura di un confronto immediato con il governo per migliorare un impianto normativo che merita adeguato approfondimento.

Stessa richiesta arriva da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, secondo cui la norma così come è «addirittura rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese», come evidenzia il Presidente Massimiliano Archiapatti. Secondo **Aniasa** si tratta di una norma elitaria e inefficace: «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», precisa Archiapatti.

Ma soprattutto la norma rischia di penalizzare il settore della sharing mobility e delle auto a noleggio che, nonostante una tassazione meno vantaggiosa rispetto al resto d'Europa, oggi è il principale attore della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle nostre città. La flotta di oltre 1 milione di veicoli a noleggio è composta infatti da veicoli Euro6 e nel 2018 il settore ha registrato un boom delle immatricolazioni di vetture ibride (+155 per cento), a metano (+112 per cento) ed elettriche (+344 per cento).

Critica anche Federauto preoccupata soprattutto per l'ulteriore perdita di posti di lavoro. Secondo Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente della Federazione dei concessionari auto, «questa proposta invece di rappresentare una spinta al rinnovo del parco, alla riduzione dell'inquinamento ed alla diffusione di veicoli a basso impatto ambientale, si tramuterebbe in un boomerang con effetti recessivi sul mercato, sull'occupazione e sulle entrate tributarie». In particolare, spiega «la penalizzazione di autovetture Euro 6 porterebbe a un rallentamento del rinnovo del parco senza eliminare le vetture più inquinanti e comporterebbe inoltre un minore gettito di IVA e IPT dovuto ad una riduzione del mercato che non compenserebbe neppure in minima parte il maggior gettito derivante dal 'malus'».

Anche la CGIA di Mestre esprime un secco no all'ipotesi di una ulteriore tassazione sulle nuove auto a benzina e diesel per favorire l'acquisto di quelle elettriche. «Già oggi in Italia sul settore dell'auto grava un carico fiscale di oltre 70 miliardi di euro all'anno – dichiara Paolo Zabeo della CGIA – un record negativo che nessun altro Paese ci invidia. Con questa ennesima stangata, inoltre, a pagare un conto salato sarebbe anche una buona parte dei 150 mila addetti che trovano lavoro nel settore dell'autoriparazione. Incentivando l'elettrico a scapito delle auto alimentate a benzina o diesel, molti meccanici auto, ad esempio, rischierebbero di veder crollare il proprio fatturato, visto che le auto elettriche presentano pochissime parti mobili. E non è da escludere che tra elettrauto e meccanici nel giro di un paio di anni almeno 50 mila addetti sarebbero costretti a trovarsi un altro lavoro».

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

7 dicembre 2018



La misura, secondo ANIASA, rischia di frenare le nuove immatricolazioni del settore che oggi rappresenta quasi il 25% del mercato. Necessario un immediato confronto con la filiera automotive in vista del passaggio al Senato.

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%).



Auto ecologiche: incentivi penalizzanti in manovra

di Redazione PMI.it

scritto il **6 dicembre 2018**

Un emendamento alla Legge di Bilancio 2019 introduce un bonus-malus per le auto ecologiche, ma per Federauto gli effetti negativi su mercato, inquinamento e occupazione superano i benefici.

Flotte aziendali: addio al diesel

3 ottobre 2018 Un **emendamento alla manovra economica** per il 2019, approvato dalla Commissione Bilancio della Camera dei Deputati, prevede l'introduzione di un sistema di "bonus-malus" sulle **immatricolazioni di auto nuove** di categoria M1, in funzione delle **emissioni di CO2**, applicabile già a partire dal 1° gennaio 2019 e fino al 31 dicembre 2021. L'obiettivo è di incentivare le vendite di autovetture nuove con basse emissioni di CO2.

L'emendamento

Per gli anni 2019, 2020 e 2021, alle autovetture con emissioni di CO2 superiori ai 110 g/km verrebbe applicata un'**imposta all'immatricolazione** crescente che va da 150 euro ai 3.000 euro, mentre per l'acquisto di veicoli che emettono da 0 a 90 CO2 g/km verrebbe introdotto un **incentivo variabile** da 6.000 euro a 1.500 euro a seconda della **fascia emissiva**.

Effetti sul mercato

Per Adolfo De Stefani Cosentino Presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto:

La proposta così come presentata invece di costituire una soluzione **peggiorerà il problema sia dell'inquinamento**, sia delle entrate dello Stato, sia dell'impatto sul mercato e, conseguentemente, sui **livelli occupazionali** delle nostre aziende in cui oggi sono impiegati più di 120.000 addetti.

Paradossalmente l'**incentivazione di auto nuove più ecologiche** prevista dalla proposta sarebbe già nettamente inferiore a quanto il mercato ad oggi ha espresso per le vetture con emissioni di CO2 inferiori a 90 g/km.

Di contro la **penalizzazione di autovetture Euro 6** porterebbe le seguenti conseguenze: un rallentamento del rinnovo del parco senza eliminare le vetture più inquinanti e comporterebbe inoltre un minore gettito di IVA e IPT dovuto ad una riduzione del mercato che non compenserebbe neppure in minima parte il maggior gettito derivante dal "malus".

Da ultimo la riduzione degli addetti delle concessionarie, che negli ultimi anni hanno pagato il prezzo della crisi con una **perdita di posti di lavoro** già molto elevata, comporterebbe un ulteriore calo stimabile in parecchie decine di migliaia di addetti.

In sintesi, questa proposta invece di rappresentare una spinta al rinnovo del parco, alla riduzione dell'inquinamento ed alla diffusione di veicoli a basso impatto ambientale, si tramuterebbe in un boomerang con effetti recessivi sul mercato, sull'occupazione e sulle entrate tributarie.

Secondo 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.

L'ecotassa rischia di frenare il mercato

Dic 07, 2018 Barbara Premoli Auto-News , Generale , Highlights , News



Quella che è stata definita ecotassa è 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".*

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%).



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

7 dicembre 2018

La misura, secondo ANIASA, rischia di frenare le nuove immatricolazioni del settore che oggi rappresenta quasi il 25% del mercato. Necessario un immediato confronto con la filiera automotive in vista del passaggio al Senato.

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%).

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



REDAZIONE 6 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 (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%).

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

FleetMan 7 Dic 2018

Ecotassa, la misura rischia di frenare le nuove immatricolazioni del settore che oggi rappresenta quasi il 25% del mercato. Necessario un immediato confronto con la filiera automotive in vista del passaggio al Senato

Ecotassa, 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%).