FISE FEDERAZIONE IMPRESE DI SERVIZI

il Giornale
Dir. Resp.:Alessandro Sallusti
Tiratura: 58.981 Diffusione: 113.970 Lettori: 387.000

Sezione:ANIASA

Edizione del:12/12/18
Estratto da pag.:1,6
Foglio:1/2

COSA PREVEDE LA MANOVRA

È stangata sull'auto: 3mila euro di tasse

a pagina 6

L'ENNESIMA VERSIONE DELLA MANOVRA

Stangata in arrivo sull'auto: tasse fino a 3.000 euro

Il governo intenzionato a mantenere il bonus solo per le elettriche. Insoddisfatti i produttori

Roma Incontro andato male, «un comizio». Le associazioni del settore non sono soddisfatte dal primo incontro sulla tassa sulle auto inquinanti. Il ministro dello Sviluppo Economico Luigi Di Maio ha convocato per le imprese i rappresentanti di Fca, Cnh-Iveco, Tesla, Lamborghini, Renault, Telos. Per le associazioni imprenditoriali le delegazioni di Confindustria, Federauto, Assilea, Anfia, Ancma, Aniasa, Unrae. All'incontro anche l'Aci e le associazioni dei consumatori.

L'occasione per fare il punto sulla misura contestatissima, anche all'interno della maggioranza. «Più che un incontro un comizio», ha lamentato Adolfo De Stefani Cosentino presidente di Federauto. Impossibile fare il punto su una questione tecnica «con dodici sigle di consumatori». Ma anche i consumeristi non sono soddisfatti.

Di Maio ha fatto capire che sono allo studio delle modifiche alla imposta anti inquinamento. Possibili sconti sulle auto più piccole. La tassa, secondo il testo dell'emendamento approvato alla Camera, va da 150 a 3.000 euro. Per le auto più piccole la soglia minima potrebbe essere ridotta.

L'intenzione sarebbe poi di elevare i limiti di emissioni oltre i quali scatta la penalizzazione dai 110 grammi al chilometro a 140. Le aziende propongono invece di rottamare euro zero, uno e due per comprare usato euro 4, 5 e 6. Il governo sta studiando delle riduzioni agli incentivi, mantenendoli praticamente solo per le auto elettriche,

Ma alle aziende non basta. Sbagliata la logica del malus, protesta De Stefani. Non fa calare l'inquinamento perché «si disincentiverà il ricambio di auto vecchie e inquinanti ancora in circolazione». L'unico effetto sarà «il calo del gettito fiscale» perché si venderanno meno automobili «e si colpirà un settore che ancora non si è ripreso dalla precedente crisi».

Contrari alla tassa anche i consumatori. Per Adiconsum «è irrinunciabile il diritto alla mobilità, da esercitarsi senza alcuna forma di aggravio dei costi».

Il ministro ha annunciato degli approfondimenti. Ci sarà un confronto tecnico con le parti nei prossimi giorni per migliorare la norma.

Il cantiere della manovra è ancora aperto. Non è stato sciolto il nodo del deficit, al centro di un vertice di maggioranza ed elemento decisivo dell'incontro che si terrà oggi tra il premier Giuseppe Conte e il presidente della Commissione Ue Jean-Claude Juncker. Lega e M5s chiedono di non andare oltre una riduzione del deficit del 2,2%, il ministero dell'Economia punta al 2%.

Tra le novità che dovrebbero entrare nel passaggio al Senato, un incentivo alle imprese: «la deducibilità sui beni strumentali dal 40 al 50% e alla fine dei tre anni cancellarla del tutto», ha annunciato il vicepresidente del Consiglio Di Maio.

2,2%
È il rapporto deficit/Pil ritenuto «accettabile» da M5s e Lega. Il ministro Tria punta invece al 2%

15mila
Gli addetti del settore auto che potrebbero perdere il lavoro a causa delle misure ipotizzate dal governo

Peso:1-1%,6-39%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

231-142-080

Telpress Servizi di Media Monitoring

L'ITER E I NUMERI

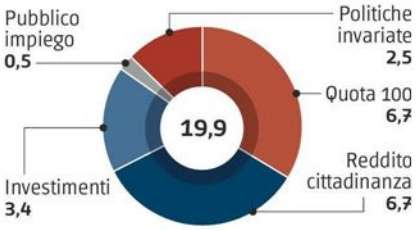
Il percorso e le principali misure della legge di Bilancio del primo governo gialloverde

VERSO L'APPROVAZIONE

- **27 SETTEMBRE**
  Il governo presenta la **nota di aggiornamento al Def** (Documento di economia e finanza)
- **15 OTTOBRE**
  I Paesi dell'area euro trasmettono alla Commissione il **documento programmatico di bilancio** (**Dpb**)
- **20 OTTOBRE**
  Entro questa data il governo presenta in Parlamento il **disegno di legge di bilancio 2019**
- **30 NOVEMBRE**
  Entro questa data la **Commissione europea** esprime un suo **primo parere sul disegno di legge**
- **31 DICEMBRE**
  Entro questa data deve avvenire l'**approvazione definitiva del testo** da parte di Camera e Senato
- **1 GENNAIO**
  La legge di bilancio 2019 entra **in vigore il primo giorno dell'anno nuovo**

LE COPERTURE (MILIARDI DI EURO)

MAGGIORI SPESE (MILIARDI DI EURO)



MINORI ENTRATE (MILIARDI DI EURO)

Fonte: Tpi

L'EGO

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

231-142-080

Telpress Servizi di Media Monitoring

FISE FEDERAZIONE IMPRESE DI SERVIZI

LA STAMPA

Dir. Resp.:Maurizio Molinari
Tiratura: 164.785 Diffusione: 206.092 Lettori: 1.085.000

Sezione:ANIASA

Edizione del:12/12/18
Estratto da pag.:20
Foglio:1/1

IL BONUS MALUS METTEVA A RISCHIO GLI INVESTIMENTI NELLE FABBRICHE

Di Maio ci ripensa: "No l'eco-tassa Solo incentivi sulle auto green"

Il vice premier incontra 27 rappresentanti delle associazioni imprenditoriali

PAOLO BARONI
ROMA

Guai a parlare di «ecotassa», sostiene il ministro dello Sviluppo Luigi Di Maio, che ieri sera al Mise ha incontrato 27 rappresentati di associazioni di categoria, case produttrici e consumatori. Sul tavolo il meccanismo di incentivi e disincentivi inserito alla Camera nella legge di Bilancio che ha subito suscitato l'allarme di tutti i protagonisti della filiera, sindacati compresi, che però ieri all'incontro di via Veneto non erano invitati. Come in occasione dell'incontro della mattina con le pmi, confronto affollatissimo anche questo.

Il governo oltre a Di Maio schierava infatti anche un viceministro, Dario Galli, e i sottosegretari Davide Crippa e Andrea Cioffi, oltre al segretario generale del Mise Salvatore Barca e ad capo della segreteria tecnica Daniel De Vito. Di fronte a loro i rappresentanti di Fca, Cnh-Iveco, Renault, Tesla, Lamborghini, associazioni imprenditoriali e delegazioni di Confindustria, da Anfia a Federauto ad Assilea, Ancma, Aniasa ed Unrae, e poi associazioni dei consumatori e l'Aci.

Il bonus-malus

Il progetto di incentivare la diffusione di autovetture green (sino a 6mila euro di bonus per le vetture elettriche, 3mila per quelle ibride e 1.500 per auto a metano e le diesel di nuova generazione) tassando di contro le vetture più inquinanti (da 300 a 3000 euro a vettura in base alle emissioni di CO_2), aveva da subito prodotto una sollevazione generale. Coi sindacati dei metalmeccanici, in particolare, molto preoccupati per gli eventuali contraccolpi sui maxinvestimenti sugli stabilimenti italiani previsti dai nuovi piani di Fca. Il governo, con Matteo Salvini contrarissimo ad introdurre nuove tasse, è stato così costretto ad innescare la retromarcia,

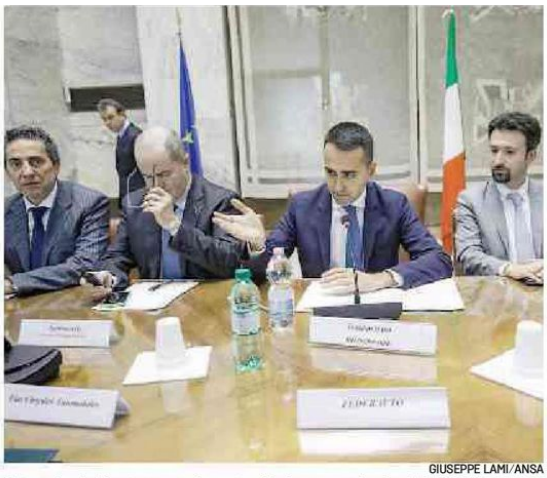
«Questo pomeriggio ho incontrato una trentina tra associazioni di categoria e marchi automobilistici. Ho nuovamente spiegato loro che ovviamente non ci sarà alcuna nuova tassa da pagare sulle macchine delle famiglie italiane e che il termine "ecotassa" è totalmente inventato. Si tratta casomai di un ecobonus, di cui si sono anzi detti entusiasti», ha spiegato a fine giornata su Facebook il vice premier. Che però rilancia la sfida ambientale aggiungendo che «non possiamo più nasconderci dietro a un dito che ci sia un problema climatico è sotto gli occhi di tutti e dobbiamo velocemente muoverci verso sistemi di trasporto sempre più ecosostenibili. Per questo vogliamo aiutare chi decide di investire sul futuro del nostro pianeta. Sappiamo che le auto elettriche hanno un prezzo elevato – ha concluso - e proprio per questo abbiamo deciso di fornire un finanziamento fino a 6 mila euro per chi decide di acquistarne una. Si tratta solo di un piccolo passo, ma pur sempre il primo verso una maggiore tutela dell'ambiente».

Un tavolo tecnico

In linea di massima, dunque, resterà il «bonus» a favore delle vetture più ecologiche; ma dovrebbe essere limitata notevolmente la parte «malus»: in che modo farlo, e soprattutto dove reperire a questo punto le coperture necessarie per finanziare i nuovi inventivi, è tutto da decidere. Per questo tra molti partecipanti all'incontro ieri sera prevaleva la cautela. La risposta non dovrebbe però tardare troppo. Come ha spiegato Di Maio entro stasera tutti gli interessanti dovranno formalizzare al Mise le loro osservazioni e queste informazioni «saranno utili per mettere a punto la norma sul bonus-malus in modo da evitare shock al settore auto e da non tassare le auto agli italiani». Quindi ha assicurato che «la norma verrà modificata al Senato e non ci saranno nuove tasse sulle auto delle famiglie». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

11%
La spesa in percentuale del Pil degli italiani per le auto, secondo le stime di Autopromotec



GIUSEPPE LAMI/ANSA
Il tavolo dell'auto con al centro il vice premier Luigi Di Maio

Peso:35%

075-139-080

Telpress Servizi di Media Monitoring

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

Flotte & finanza

Ecotassa, misura vantaggiosa per chi?

Pubblicato Lunedì, 10 Dicembre 2018 10:49

In materia di mobilità i numeri indicano una strada ben precisa da imboccare che la politica sembra tuttavia intenzionata a non tenere in alcun conto.

A fronte infatti di una quota rilevante di veicoli in circolazione nel nostro Paese di **classe ambientale compresa tra Euro 0 ed Euro 4** - parliamo complessivamente del **68 per cento** del parco italiano -, l'ultima misura studiata e annunciata dal governo ('**ecotassa**') - impattante sui **livelli di emissione superiori ai 110 grammiCO2/chilometro** - rischia, qualora venisse votata favorevolmente dal Senato - di generare un effetto boomerang, non favorendo - anzi rallentando - quel ricambio di vetture e veicoli commerciali che il livello di inquinamento atmosferico raggiunto impone tra i punti principali dell'agenda amministrativa.
Così come articolata, la norma infatti "*rischia di frenare il mercato automotive dei privati e delle imprese che oggi compiono percorrenze non sempre compatibili con le soluzioni di motorizzazione*" alternative oggi sul mercato, ha rilevato **Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici). Il quale ha aggiunto: "*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*".
L'ecotassa viene bocciata come elitaria e inefficace anche nell'ambito dei **servizi di sharing mobility** che da da soli, con oltre un milione di mezzi a disposizione degli utenti - tutti Euro 6 -, hanno contribuito fattivamente, negli ultimi anni, a togliere dalle strade italiane un numero considerevole di soluzioni di trasporto di proprietà.
Al momento - è dato conosciuto e diffuso da tempo - il parco veicolare circolante nel nostro Paese appare così frazionato: **10 per cento ante normativa Euro (Euro 0); 28 per cento Euro 1/2/3; 30 per cento Euro 4; 32 per cento Euro 5/6**. Mentre nel 2018 il mercato automotive sta registrando di per sé (ossia, in assenza di incentivi governativi) crescite, sino a un picco di quasi tre volte e mezzo, per le soluzioni ibride (più 155 per cento), a metano (più 112 per cento) ed elettriche (più 344 per cento).
"*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 distorsivi su famiglie e imprese* - ha ripreso 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*".

Automobilista.it
informazioni e servizi del mondo automobilistico

10 December 2018

Ecotassa, assurdità italiana

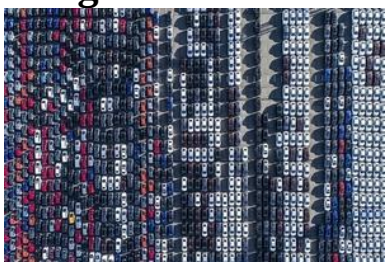
Ecotassa? Non ci siamo

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 n**uove tasse per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO**2 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.

pneurama

07/12/2018

Ecotassa e incentivi auto elettrica, protestano le associazioni di categoria



La notizia dell'approvazione, da parte della Commissione Bilancio, di un emendamento al Disegno di Legge di Bilancio 2019 contenente l'articolo "Bonus malus sulle emissioni di CO2 g/km delle nuove autovetture", ha suscitato in breve tempo la reazione negativa di molte associazioni della filiera automotive italiana, a partire dall'**ANFIA**, che la definisce "Una misura sbagliata nei contenuti e nei tempi a poche ore dall'impegno della filiera ad investire nell'elettrificazione".
La misura propone di applicare, già dal 1° gennaio 2019 e fino a fine 2021, un'imposta crescente – dai 150 ai 3.000 Euro - all'immatricolazione di auto nuove con emissioni di CO2 superiori ai 110 g/km. Parallelamente prevede un incentivo – da 6.000 a 1.500 Euro– all'acquisto di veicoli con emissioni tra 0 e 90 g/km di CO2. "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" afferma il comunicato diramato da ANFIA. "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 €. Si rileva, inoltre, che anche molte utilitarie a gas, veicoli ad alimentazione alternativa, oltre a non avere nessun bonus, rischierebbero di pagare un malus di 150€. 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."

Dello stesso avviso anche**ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore deiservizi di mobilità, che la definisce 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”, 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%).

Anche l’**ADA - Associazione Nazionale Demolitori Autoveicoli**, si esprime in termini critici sulla proposta: “L’emendamento alla manovra noto come “bonus-malus” sull’acquisto di nuovi veicoli è per la nostra categoria fonte di grande preoccupazione. Si tratta di una misura non adatta a migliorare la qualità dell’aria e ad abbassare il livello delle emissioni come indicato negli obiettivi del Governo”, afferma la nota diramata dall’associazione.

carrozzeria AUTORIZZATA

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%).