

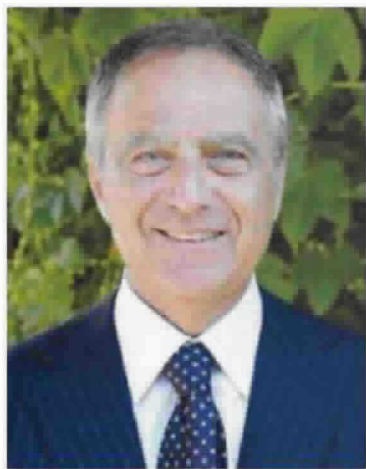
ARRIVANO GLI INCENTIVI, MA...

Finalmente sono stati deliberati gli incentivi per l'acquisto delle auto a basse emissioni: peccato che le aziende e il noleggio siano stati clamorosamente esclusi dal provvedimento

di Pietro Teofilatto

È profondamente deluso il settore delle flotte aziendali per il mancato inserimento nel nuovo programma di incentivi automotive.

Un imprevedibile orientamento che potrebbe rallentare la transizione ecologica e il passaggio graduale dalla proprietà all'uso dei veicoli, cancellando evidenti e positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie. L'intera filiera automotive, le imprese, i consumatori li attendevano già da dicembre scorso con la Legge di Bilancio, così come assicurato da autorevoli esponenti del Governo. Ma solo

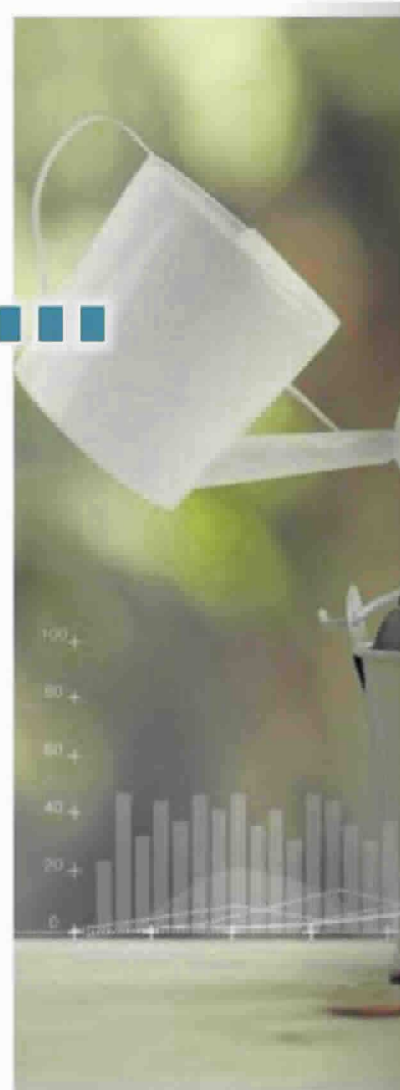


Pietro Teofilatto, Aniasa

questo aprile, dopo un susseguirsi di annunci e di rinvii, è stato finalmente adottato il provvedimento attuativo del DL Energia contenente gli incentivi, un supporto diventato essenziale per sostenere la transizione ecologica, oltretutto in un così complesso momento congiunturale.

Anche l'Italia ha quindi stabilito un sostegno alla domanda di veicoli a zero o basse emissioni. Si tratta di una misura strutturale, con uno stanziamento di 650 ml di euro per ciascuno degli anni 2022-2024, risorse che rientrano negli stanziamenti del Governo per il Fondo Automotive, che avrà una dotazione finanziaria complessiva di 8,7 miliardi da qui fino al 2030.

Se è certamente positivo che il Governo abbia dato ai bonus un più ampio orizzonte temporale per supportare la domanda di mercato, a fronte di una trasformazione epocale e di lungo periodo e con un investimento pubblico così rilevante, appare molto discutibile la non inclusione delle persone giuridiche dagli incentivi, con la sola eccezione del car sharing. In pratica, tutto il noleggio - incluso quello a privati - e tutte le auto aziendali.



ESCLUSE LE AZIENDE E IL NOLEGGIO

È un errore strategico, fortemente stigmatizzato dal mondo automobilistico, che rischia di comportare riflessi contrari al già difficile processo di transizione energetica. Perché alla fine sono penalizzati proprio i canali che negli ultimi anni hanno maggiormente garantito l'acquisto di veicoli a zero e a basse emissioni e che hanno contribuito ad un più rapido ricambio del parco circolante.

I dati del primo trimestre sono significativi ed evidenziano il ruolo decisivo del comparto aziendale: nei primi tre mesi del 2022 le

APPROFONDIMENTI

MERCATO



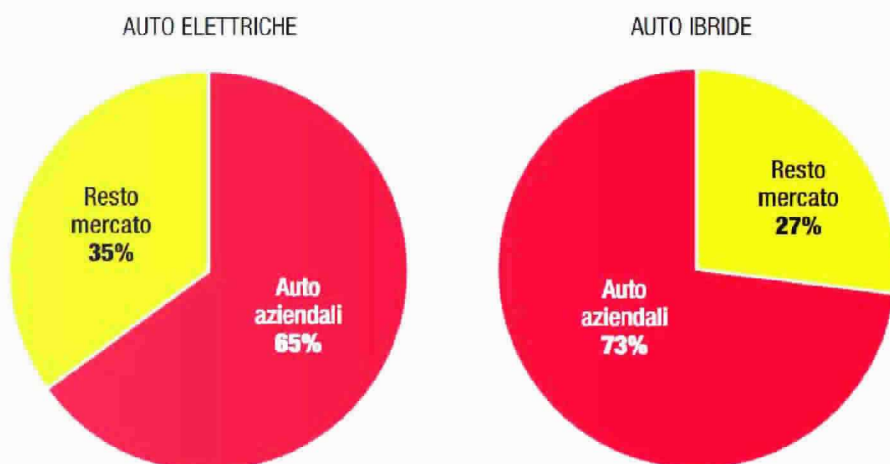
2021 sul mercato nazionale ha superato il 18%. Al momento non resta che confidare nella possibilità, prevista dallo stesso DPCM, di rivedere i meccanismi e le finalità degli incentivi "in ragione dell'andamento del mercato e dell'evoluzione tecnologica", auspicando che, risultati alla mano e liberi da vetuste posizioni ideologiche, i decisori pubblici ricompredano anche le aziende negli incentivi. Ma, per sostenere il passaggio alla nuova mobilità, serve una sterzata. Una sterzata rapida e decisa, per evitare che si aggravi ulteriormente la situazione del mercato con impatti negativi su imprese, occupazione e tenuta della filiera: ovvero, agire sulla fiscalità dell'auto.

L'INTERVENTO SULL'IVA DIVENTA OBBLIGATO

Occorre innanzitutto che le imprese possano almeno beneficiare del riesame dell'Iva sulle vetture aziendali, colmando il noto, storico gap che ci separa dai

società hanno immatricolato il 65% ed il 73% delle auto elettriche ed ibride. Un trend in continua evoluzione che porta con sé evidenti effetti in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario. Le flotte aziendali a noleggio svolgono oggi un ruolo fondamentale nel supportare il rinnovo del parco circolante (vita media dei veicoli a noleggio 4 anni vs età media del parco circolante di 11,8 anni) e nell'immettere in circolazione vetture usate di ultima generazione. L'incidenza del noleggio a lungo termine nel

Il peso delle auto aziendali elettriche e ibride (gennaio-marzo 2022)



APPROFONDIMENTI

MERCATO

Lo schema dei bonus per le auto

Emissioni CO2/km	Con rottamazione	Senza rottamazione	Prezzo massimo (Iva esclusa)	Stanziamiento 2022
0/20	5.000 €	3.000 €	35.000 €	220 ml €
21/60	4.000 €	2.000 €	45.000 €	225 ml €
61/135	2.000 €		35.000 €	170 ml €

Le flotte aziendali a noleggio svolgono oggi un ruolo fondamentale nel supportare il rinnovo del parco circolante: la vita media dei veicoli a noleggio è di 4 anni

principali Paesi UE, danneggiando la concorrenza del prodotto e del servizio made in Italy.

È da rilevare che proprio attraverso la revisione delle aliquote Iva ben potrebbero essere conseguiti gli obiettivi di tutela ambientale. La revisione delle aliquote è infatti prevista nel Disegno di legge sulla riforma fiscale attualmente in discussione in Parlamento e che investirà necessariamente tutti gli Stati membri, tenuti, in parallelo, a recepire le disposizioni della direttiva n. 2022/542 del 5 aprile 2022.

Questo recentissimo provvedimento - che modifica le disposizioni generali sulla regolamentazione UE per le aliquote Iva ridotte - riporta tra le linee guida l'obiettivo di contribuire a un'economia verde e climaticamente neutra", applicando aliquote ridotte alle operazioni rispettose dell'ambiente.

Si tratta di un appuntamento di grande rilevanza per prevedere espressamente l'automotive più ecosostenibile e ridurre a monte il peso dell'imposta sull'acquisto dei veicoli meno inquinanti.

Esattamente in tale logica di con-

tributo ai fini ambientali, verificati i principi cardine sull'inerenza e la strumentalità del costo rispetto all'attività imprenditoriale, si sta muovendo l'intera filiera delle associazioni di categoria automotive, sollecitando attenzione ed intervento dei vertici del MEF, nella persona del Sottosegretario, Avv. Federico Freni.

L'obiettivo è evitare una richiesta di ulteriore proroga triennale con l'aliquota forfetaria al 40% (in vigore dal 2007 e che scade il prossimo 31 dicembre), prevedendo, una maggiore detraibilità per i veicoli elettrici ed ibridi nonché endotermici a basse emissioni.

Un criterio di modulazione della detraibilità dell'imposta sulla base dei livelli di emissione, così come previsto dal 2020 per la tassazione del fringe benefit dell'auto aziendale ad uso promiscuo.

Proprio in relazione agli obiettivi di sviluppo e di tutela dell'ambiente, diventati più difficili da raggiungere nel complesso panorama politico-energetico che si sta stagliando per l'Europa, nonché alle varie incertezze (anche inflattive) che si stanno concretizzando sul mercato, il noleggio dovrebbe invece essere espressamente ricompreso nelle agevolazioni, rafforzandone una più accelerata diffusione.

Inoltre, cominciare ad inserire i servizi di noleggio nell'ambito delle previsioni legislative del welfare aziendale contribuirebbe di sicuro al diffondersi più accelerato di veicoli di nuova alimentazione, consentendone un utilizzo più facile, più aperto. Una grande innovazione: quella che serve per la nuova mobilità.

La proposta al MEF

Aniasa, insieme a Unrae, Anfia, Federauto, Assilea, Motus-E, Aiaga e Top Thousand, ha avanzato una proposta al MEF per le nuove immatricolazioni a partire dal 2023: un aumento della percentuale di detrazione dell'Iva, attualmente al 40%, al 100% per i veicoli rientranti nella fascia di emissioni di CO2 0-20 g/km, all'80% per i veicoli nella fascia di CO2 21-60 g/km e al 50% per i veicoli nella fascia di emissioni 61-135 g/km. Stima dell'impatto sull'erario: circa 450 milioni di euro all'anno, che si ridurrebbero a 200 in considerazione dell'aumento di immatricolazioni, ma con grandi vantaggi competitivi per le imprese nazionali. E per le stesse casse statali, grazie all'azione di contributo per la totale trasparenza tributaria nel noleggio.