

L'ALBA DI UN NUOVO GIORNO?

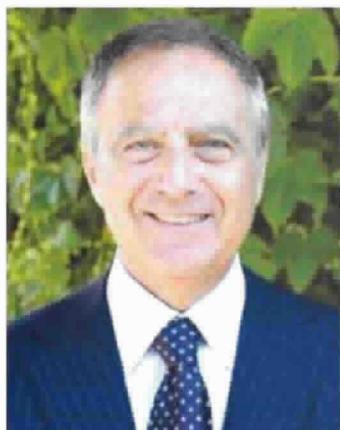
I dati di inizio anno impongono l'urgenza di immediati interventi dall'alto a favore dell'automotive. La Camera, intanto, ha approvato un Odg tramite cui il Governo, finalmente, si impegna sul tema annoso dell'allineamento della fiscalità dell'auto aziendale ai valori europei

di Pietro Teofilatto

Il 2022 è iniziato così come era terminato il 2021: in retromarcia. La dinamica in discesa degli ultimi mesi si è purtroppo confermata anche a gennaio. Con 108.000 immatricolazioni il mercato auto vede da subito un calo del 19,7%, pari a oltre 26 mila veicoli in meno. Ma confrontando questo dato con gli anni precedenti la situazione è ancora peggiore: -30,5% sul 2020 e -34,3% sul 2019.

SERVE UN CAMBIO DI ROTTA

Un mercato che quindi viaggia a un ritmo di quasi un terzo di vendite in meno rispetto ai livelli pre-pandemia. Proiettando il dato



Pietro Teofilatto, Aniasa

di gennaio sull'intero 2022, si stima di arrivare ad un totale di immatricolazioni di 1,2 milioni, con un calo del 18% sul 2021.

Si tratta di una situazione decisamente negativa, non solo perché per livello di immatricolazioni riporterebbe agli anni '60 del secolo scorso, ma anche perché l'andamento del settore è in netto contrasto con quello dell'economia. Nel 2021 l'Italia ha registrato il +6,5% a livello di PIL e il mercato dell'auto è cresciuto del 5,5%: quest'anno ci si attende, secondo Bankitalia, una crescita del PIL almeno del 3,8% mentre il dato di gennaio delle immatricolazioni auto è in direzione radicalmente contrapposta. In mancanza di adeguati interventi, un negativo andamento del settore automotive, che rappresenta il 12% del PIL, metterebbe fortemente a rischio le prospettive di crescita del fatturato italiano.

L'importante tema dell'industria e dei servizi automobilistici avrebbe dovuto essere affrontato in occasione della Legge di Bilancio 2022. Ma nonostante le varie dichiarazioni di Governo e Parlamento non c'è traccia di quel piano pluriennale per la transizione ecologica, sollecitato dal mondo



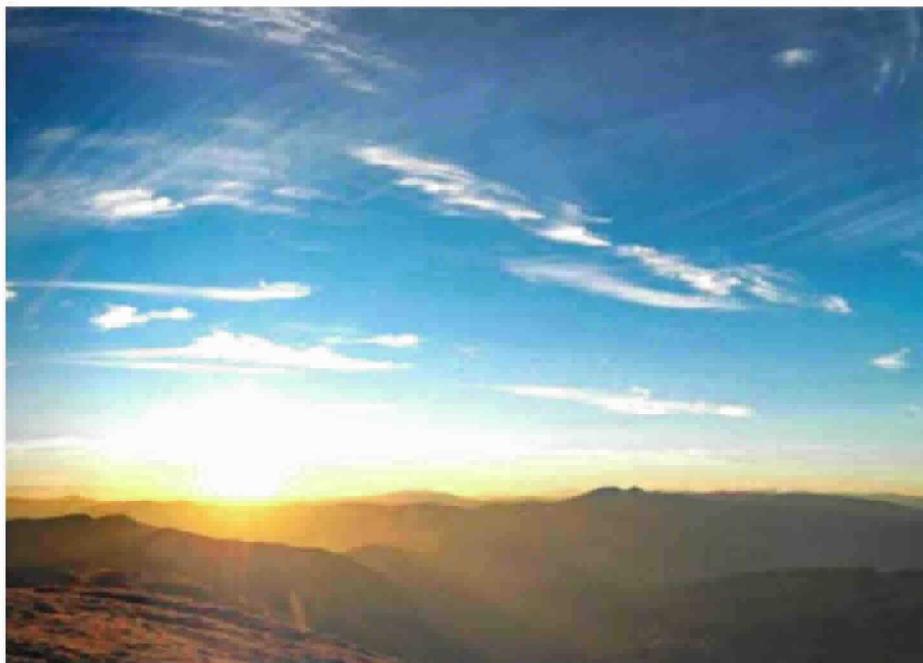
delle quattro ruote. E questo in un momento molto delicato per il comparto, che ha terminato il 2021 con 1,5 milioni di immatricolazioni, -23,6% sul 2019. Un livello che ritarda la regolare sostituzione del nostro parco circolante, oggi di circa 40 milioni di auto e salito a 11,5 anni di anzianità media.

RISORSE SUL TAVOLO?

Anche se a corrente alternata le risorse degli eco-incentivi hanno prodotto una forte promozione di mobilità sostenibile. Nel 2021 le immatricolazioni di veicoli full electric sono aumentate del 107% e, insieme ai veicoli ibridi, hanno costituito il 38% del mercato, un salto notevole considerando che nel 2019 erano al 6,6%. Risultati di rilievo, ma oggi circolano sulle nostre strade solo 1,1 milione di auto con tali alimentazioni, mentre sono ancora 10,5 milioni quelle sotto Euro 4. C'è ancora tanta strada da fare per adeguarsi agli obiettivi di Fit for 55 (peraltro ancora in discussione), oltre che alla controversa scelta del "phase out"

APPROFONDIMENTI

NORMATIVE



almeno triennali di incentivo alla diffusione di vetture di ultima generazione, per accelerare il rinnovo del parco, promuovere le infrastrutture di ricarica e varare la riforma fiscale dell'auto. Quest'ultimo è un punto cruciale: non è più rinviabile, in particolare per le auto aziendali a bassissime emissioni, a sostegno delle imprese italiane oggi penalizzate rispetto agli altri Paesi UE. È essenziale che il Governo non presenti alla Commissione Europea un'ulteriore domanda di proroga per la deroga al diritto comunitario sulla detraibilità dell'Iva, che scadrà il 31 dicembre 2022: un regime eccezionale che dura da 15 anni.

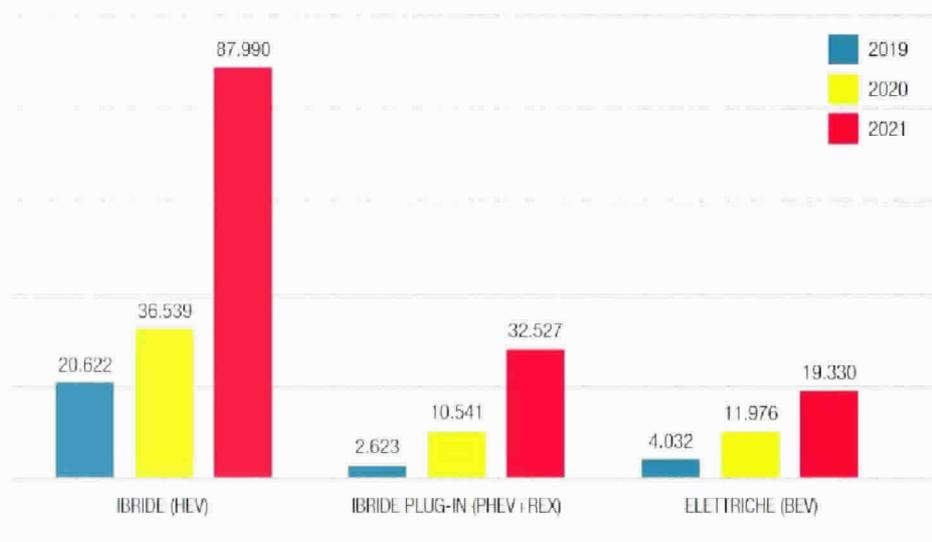
FERMENTO IN PARLAMENTO

Dopo anni di silenzio il problema - presentato dall'automotive - è finalmente approdato nell'agenda di vari parlamentari e il 2022 sembra iniziato con una luce diversa. L'On.le Sara Moretto ha preso l'iniziativa e la Camera ha approvato il 31 dicembre scorso

delle auto con motore endotermico a partire dal 2035 annunciata dal CITE, il Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica. Di fronte ai dati di gennaio si pone con estrema urgenza la necessità di immediati interventi governativi per invertire la rischiosa tendenza in atto, affrontando la crisi dell'auto con misure che contemporaneamente favoriscano la transizione ecologica attraverso il rinnovamento del circolante e neutralizzino gli effetti della transizione sull'occupazione e sulla produzione di particolari settori del comparto automobilistico. A differenza degli altri Paesi UE, l'Italia non ha finora (al momento di andare in stampa, 17 febbraio) stanziato per il 2022 alcun sostegno alla domanda di veicoli a zero o basse emissioni. La Germania ha previsto 2,1 miliardi di euro per il comparto automotive, la Francia 1,2 e la Spagna oltre 600 milioni di euro. Da noi serve una decisa sterzata, per sostenere consumatori e aziende nel passaggio alla nuova mobilità. E per evitare che si

aggravi ulteriormente la situazione del mercato con impatti negativi su imprese, occupazione e tenuta della filiera. Aniasa, con tutte le altre associazioni di categoria, continua a sostenere l'urgenza di un tavolo di lavoro e di un cronoprogramma. Occorre definire strategie

Le immatricolazioni elettrificate del noleggio (2019-2021)

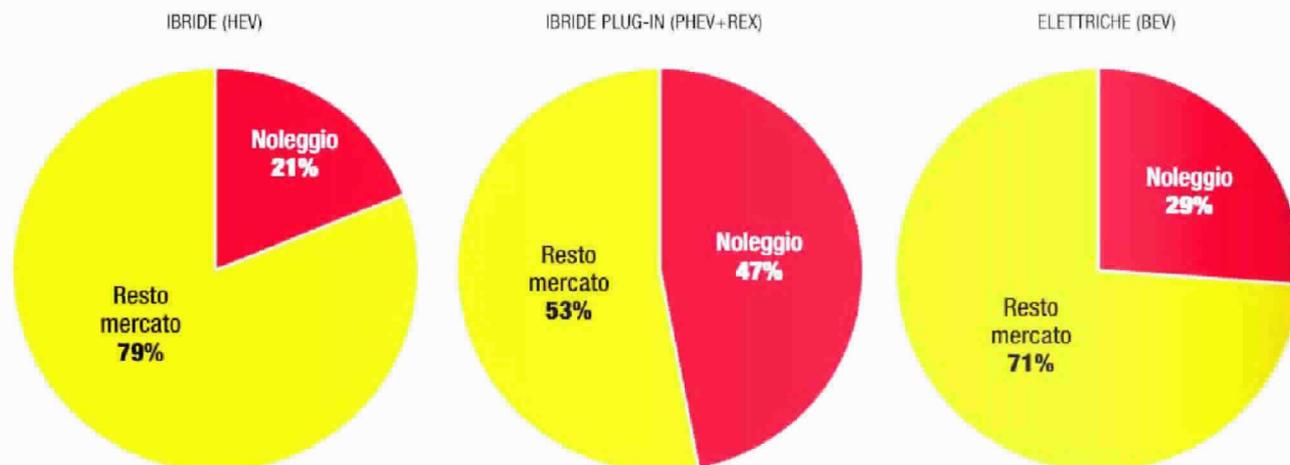


Fonte: Unrae

APPROFONDIMENTI

NORMATIVE

Transizione energetica: il contributo del noleggio nel 2021 (% sul totale immatricolato)



Fonte: Unrae

l'Ordine del giorno 9/3424/136, con il quale il Governo "si impegna a valutare la possibilità di allineare la fiscalità dell'auto aziendale ai valori europei con il fine di incentivare e sostenere le partite Iva che utilizzano vetture a fini professionali". Per l'On.le Moretto l'attuale disciplina Iva, disequilibrata rispetto a quella UE, ha un effetto distorsivo sulla competitività delle imprese nazionali che sostengono un maggior costo nella produzione di beni e servizi rispetto ai competitor europei. È la prima volta che il tema arriva a questo livello. Una notizia sorprendente e utile per la spinta che darebbe alle flotte per raggiungere gli obiettivi green. L'Ordine del giorno è solo un contributo alla soluzione del problema. È un primo passo, di forte impatto, di fronte al quale il Governo, visto l'impegno preso, difficilmente si orienterebbe a chiedere un'ulteriore proroga triennale.

Occorre adesso supportare l'Esecutivo per un primo intervento di adeguamento alla normativa UE. Magari aumentando la detraibilità in base alle minori emissioni di CO₂, un criterio, del resto, adot-

tato per la tassazione del fringe benefit.

L'auto aziendale, e in particolare il noleggio, costituisce infatti il miglior strumento per dare velocità al rinnovo del parco. Con una duplice azione: con l'immissione in strada di vetture di ultima generazione (con un ciclo di vita di 36-48 mesi) e con la capacità di immettere sul mercato dell'usato veicoli (a fine noleggio) sicuri e a basse emissioni.

I primi dati sul 2021 avvalorano infatti il ruolo del renting nella promozione delle vetture più ecocompatibili. Quattro auto elettrificate su 10, infatti, sono state immatricolate dalle società di noleggio, una percentuale che può ancora crescere. Il noleggio può costituire un forte volano per la diffusione delle vetture elettrificate e, al contempo, un elemento strategico dell'economia circolare, sostituendo i mezzi più inquinanti.

Una raffica di mozioni

Ripresi i lavori dopo l'elezione del Presidente della Repubblica, le aule parlamentari stanno registrando una nutrita serie di mozioni. Si tratta di uno strumento di indirizzo attraverso il quale Camera e Senato prospettano al Governo le misure da adottare per determinate questioni. È un atto politicamente rilevante, che non comporta però vincoli per il Governo, che può assumere decisioni diverse.

Il fatto eclatante è che sono state presentate da tutti i gruppi politici e convergono sulla urgenza di misure a sostegno del comparto automobilistico. Altro aspetto di rilievo è la sollecitazione del Governo "ad adottare iniziative per prevedere incentivi alle flotte aziendali, anche valutando un aumento della deducibilità fiscale e del limite di detraibilità dell'Iva per tutti i veicoli a zero emissioni". Il tema fiscale è quindi sempre in evidenza e il Paese non può fare a meno del comparto automotive in termini di PIL, di occupazione, di motore di sviluppo per la Transizione ecologica ed industriale.