

# SOS FISCALITÀ

La riforma complessiva del fisco non è più prorogabile, al fianco di un piano strutturale di sostegno alla domanda. Solo così, è possibile risollevarlo un mercato dell'auto colpito dalla coda lunga del Covid e dalla carenza dei semiconduttori

di Pietro Teofilatto

**A**ldilà degli annunci e delle aspettative, la situazione generale del mercato automotive in Italia è diventata preoccupante. Ben venga il rifinanziamento degli incentivi, stabilito con il Decreto Legge Fiscale di fine anno, ma serve un intervento deciso proprio sulla fiscalità. Ed è necessario un piano triennale che renda strutturali le misure di sostegno alla domanda, indispensabili per accompagnare l'intera filiera nella transizione ecologica. Le immatricolazioni nel Vecchio Continente, al terzo trimestre, sono

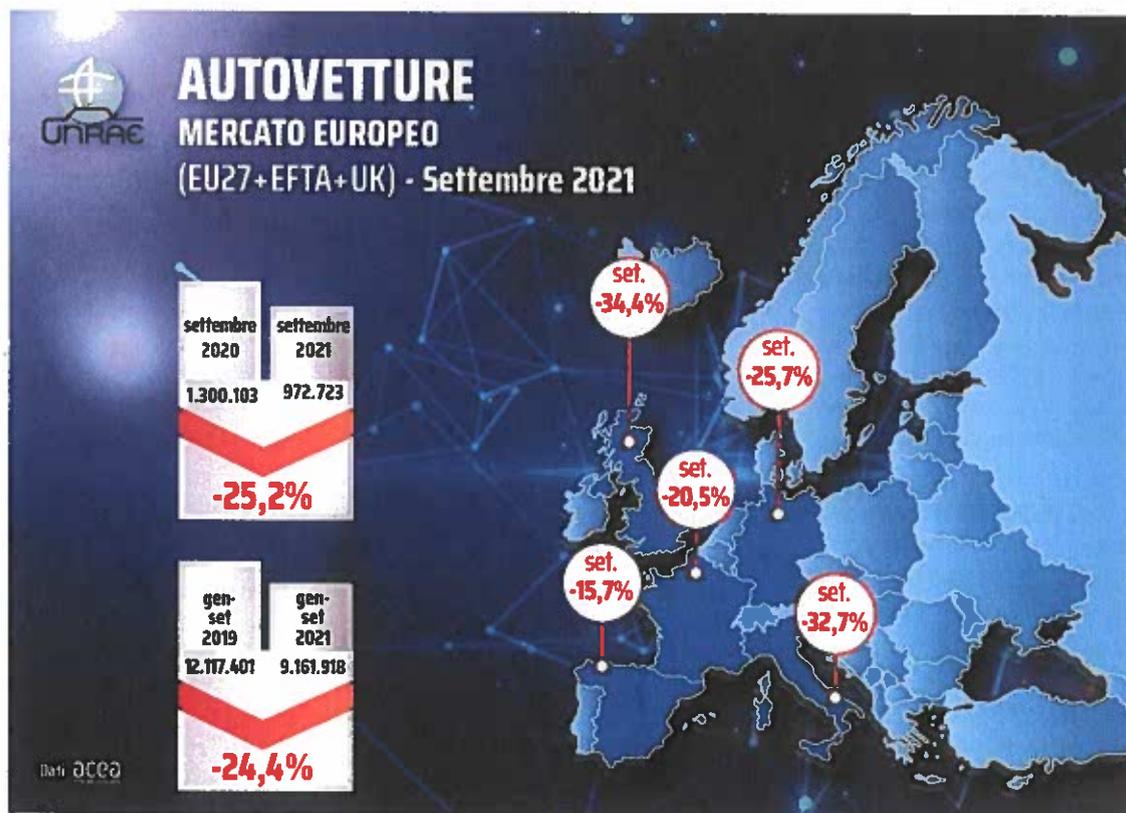
per davvero in profondo rosso, con una contrazione del 25,2% sul 2020, ma del 24,4% sul 2019, che porterebbe il 2021 a oltre 2 milioni di autovetture in meno.

Una situazione che interessa praticamente tutti i principali mercati, che da settembre stanno soffrendo della carenza di semiconduttori e registrano flessioni a doppia cifra: UK -34,4%, Italia -32,7%, Germania -25,7%, Francia -20,5% e Spagna -15,7%. Il contesto è pesante non solo per le Case, ma anche per i concessionari, che registrano perdite

non certo compensate dagli aumenti dei prezzi delle auto usate, le cui scorte peraltro si stanno assottigliando.

## UN PROBLEMA ENDOGENO

Cosa sta succedendo? Sulle speranze di ripresa del mercato dopo la pandemia si è abbattuta la crisi nelle forniture di semiconduttori. Crisi che sta penalizzando la produzione, con ripercussioni sui tempi di consegna del nuovo e riflessi anche sull'usato, a cui si rivolge crescente parte degli automobilisti. Ma la carenza dei

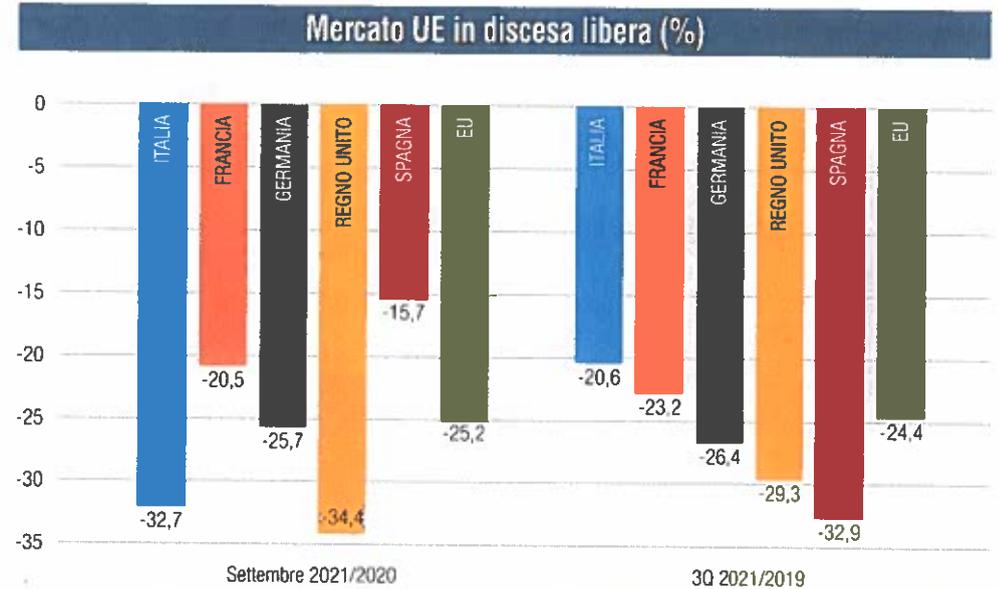


microchip non basta a spiegare la brusca e prolungata frenata in atto da giugno, considerando che veicoli commerciali ed industriali, anch'essi pieni di semiconduttori, soffrono molto meno. Sembra che ci sia un tarlo, qualcosa di endemico, generato dall'interno e non solo da motivi esterni, come l'aumento spropositato dei costi delle materie prime e della logistica.

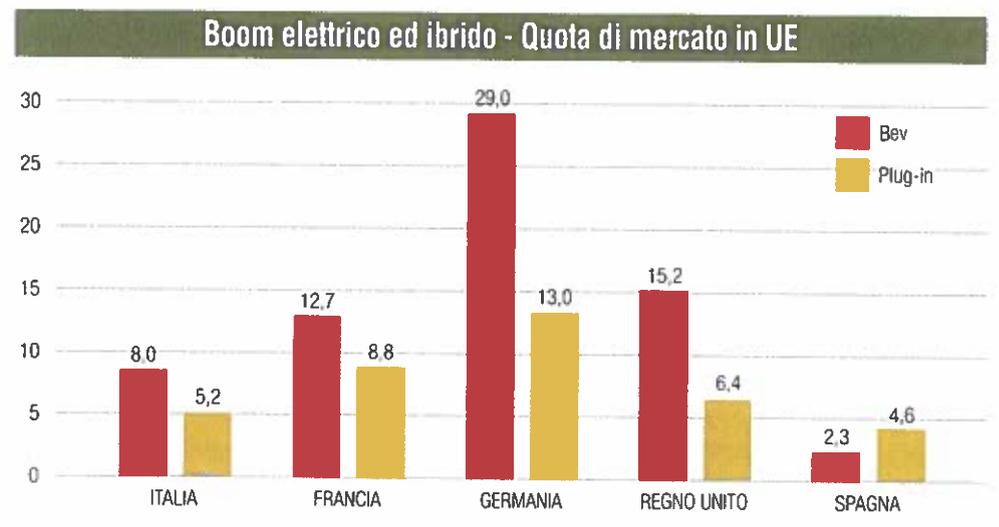
Forse il voler aggredire troppo in fretta il grande problema ambientale, ma anche le drastiche soluzioni che da Bruxelles e in tante realtà locali emergono per ridurre le emissioni, sembrano aver anestetizzato il consumatore medio. Questi, non più propenso a vetture con alimentazioni tradizionali, ha tuttavia timore di spostarsi a veicoli più avanzati ecologicamente, ma paventa una drastica perdita di valore e lamenta l'inadeguatezza delle infrastrutture. Alla fine, il perché del calo sta da una parte nella picchiata delle alimentazioni benzina e diesel, la quasi totalità del vecchio mercato, e dall'altra nella certo rapidissima crescita dei modelli elettrici ed ibridi, ma che comunque non è ancora in grado di sostituire il business dei motori endotermici. Per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, occorre un percorso realisticamente realizzabile, anche per far fronte agli impatti sociali e produttivi.

### LA SCOSSA DELL'ELETTRICO

È singolare comunque il fatto che proprio a settembre si registri un boom nelle vendite di auto elettriche e ibride plug-in. Un aumento dovuto al crescente interesse per i veicoli di più recente commercializzazione, ora ben disponibili presso le concessionarie di tutta Europa. Nel Regno Unito, mentre le immatricolazioni scendono del 34,4%, la quota delle elettriche è arrivata al 15,2% e l'ibrido plug-in al 6,4%. In Germania, a fronte di un calo delle immatrico-

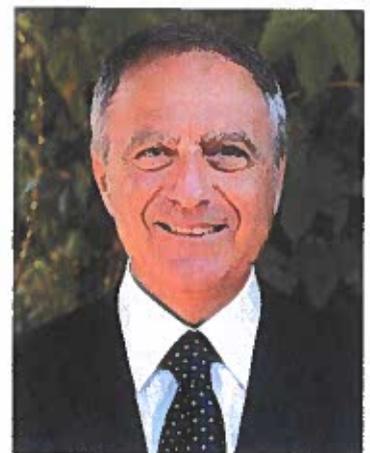


Fonte: Acea



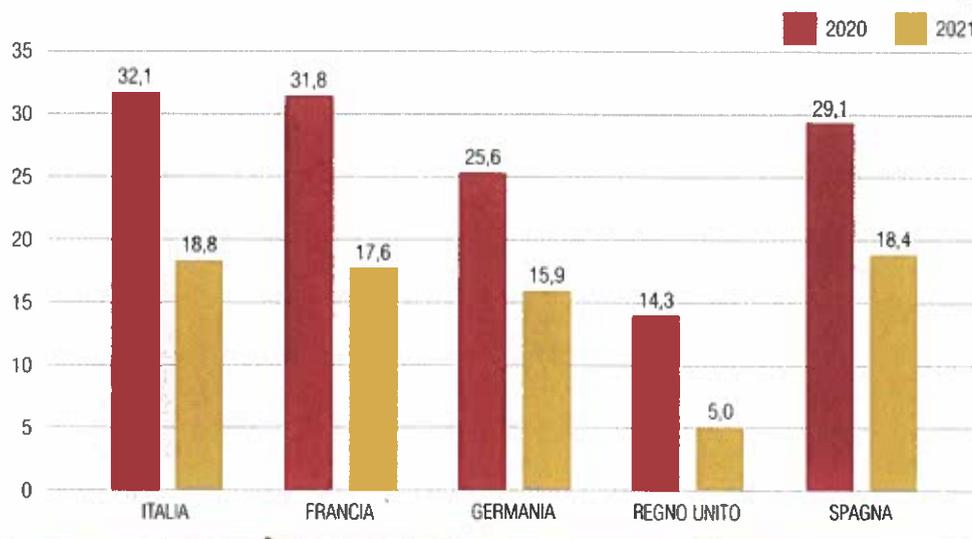
Fonte: Acea

lazioni del 25,7%, gli acquisti degli EV si attestano al 29% e quelli dei Phev al 13%. Per quanto riguarda l'Italia le immatricolazioni di autovetture sono calate del 32,7%, ma il market share delle auto elettriche è salito all'8% (contro il 2,6 del 2020 e lo 0,9% del settembre 2019), mentre quello delle ibride plug-in è arrivato al 5,2%, quando era dell'1,8% nel 2020 e dello 0,6% nel settembre 2019. Un quadro in cui il noleggio continua a svolgere la parte principale, rappresentando al terzo trimestre del 2021 ben il 30% e il



Pietro Teofilatto, Aniasa

Sempre meno diesel in UE (quota di mercato)



Fonte: Acea

47% dell'immatricolato nazionale di elettrico ed ibrido.

**SERVE UNA SCOSSA DEL FISCO**

Il 5 ottobre scorso è stato approvato il DDL sulla delega fiscale, su cui

il Governo dovrà impegnarsi per la auspicata riforma complessiva. Anche in assenza di diretti riferimenti al mondo dell'auto, è ipotizzabile che si intervenga su tre fronti: le accise sui carburanti, il superbollo e la fiscalità delle auto aziendali. A giugno scorso, infatti, le Commissioni Finanze della Camera e del Senato hanno approvato "l'Indagine conoscitiva sulla riforma dell'imposta sul reddito delle persone fisiche e altri aspetti del sistema tributario". In base all'indagine si può prospettare un aumento del gasolio, un prezzo alla pompa analogo alla benzina, un incremento della

**Il rifinanziamento del Fondo Ecobonus**

(100 milioni disponibili fino al 31/12/2021)

- 65 ml per veicoli M1 fascia di emissione 0-60 g/km CO2
- 20 ml per veicoli commerciali di categoria N1 o M1 speciali (di cui 15 ml solo per veicoli elettrici)
- 10 ml per i veicoli M1 compresi nella fascia 61-135 g/km CO2
- 5 ml per bonus auto usate Euro 6

**Incentivi, serve un piano strategico**

L'Esecutivo avrà 18 mesi per concretizzare quanto previsto dalla legge delega: sta di fatto che bisognerà aspettare i provvedimenti del Governo. Fuori dal pacchetto fiscale c'è però il capitolo degli incentivi alle auto a basse emissioni, introdotto dalla Legge di Bilancio 2019 "in via sperimentale" per il triennio 2019-2021. L'utilità degli incentivi in questa delicata fase congiunturale è avvalorata dalla riduzione di immatricolazioni in concomitanza con il loro rapido esaurirsi. Con il DL Fiscale di metà ottobre si è proceduto al rifinanziamento, ma solo 100 milioni di euro per

tutto il 2021, fortemente voluto dal Ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti. Questo continuo "stop and go" degli incentivi non agevola certo il mercato ad agganciare la fase di ripresa dell'economia nazionale e a ridurre l'impatto della carenza dei chip. L'automotive sollecita da tempo il Governo affinché il finanziamento dell'Ecobonus sia parte di una strategia di lungo periodo per l'intero settore, il cui rilancio farebbe anche aumentare ulteriormente il PIL oltre il livello previsto nella Nota di aggiornamento del DEF.

percentuale di detraibilità dell'Iva, attualmente pari al 40%, sulle auto aziendali (ma solo sulle ecologiche) e l'abolizione del superbollo per le vetture sopra i 185 kW.

Qualcosa, quindi, si muove. Per la Commissione occorre adeguare, in coerenza con l'European Green Deal, "le aliquote della tassazione indiretta sulla produzione e sui consumi dei prodotti energetici, con l'obiettivo di promuovere fonti ecocompatibili". E nel paragrafo "Il fisco per la transizione ecologica", si parla di "progressiva riduzione dei sussidi dannosi per l'ambiente". Tra questi c'è l'accisa sul gasolio, espressamente indicata dal Ministero della Transizione ecologica, che non ritiene più sostenibile un trattamento fiscale preferenziale. Lo scopo è chiaro: ridurre le emissioni di CO2, utilizzando la leva fiscale. Con un duplice effetto: compensare i minori introiti da gasolio e, allo stesso tempo, accelerare la transizione ecologica. Per quanto riguarda il superbollo, esempio di tributo negativo per le casse erariali, la Commissione cita esplicitamente l'addizionale erariale tra vari i tributi minori da cancellare, in quanto onerosi per le stesse PA, in "un'opera di sfoltimento sistematico che includa la soppressione di prelievi che valgono lo 0,01 % delle entrate". Ma almeno sulla fiscalità delle auto aziendali, la Commissione è esplicita, indicando l'"aumento del limite alla detraibilità dell'Iva (attualmente fissato al 40%) per tutti i veicoli a basse emissioni". Un po' generica, ma si tratta di proposta coerente con il quadro complessivo in cui si muove il Governo, come gli ecoincentivi e anche la regolamentazione del fringe benefit. Un segnale importante che potrebbe aumentare l'interesse delle aziende, detraendo l'Iva in misura maggiore rispetto al 40% per l'acquisto di veicoli elettrici o plug-in.