

L'entrata in vigore dell'ecotassa e dell'ecobonus avrà impatti significativi su un mercato dell'auto che sta già risentendo del clima di incertezza politica ed economica: di sicuro, così non si incentiva il (necessario) rinnovo del parco circolante

di Pietro Teofilatto

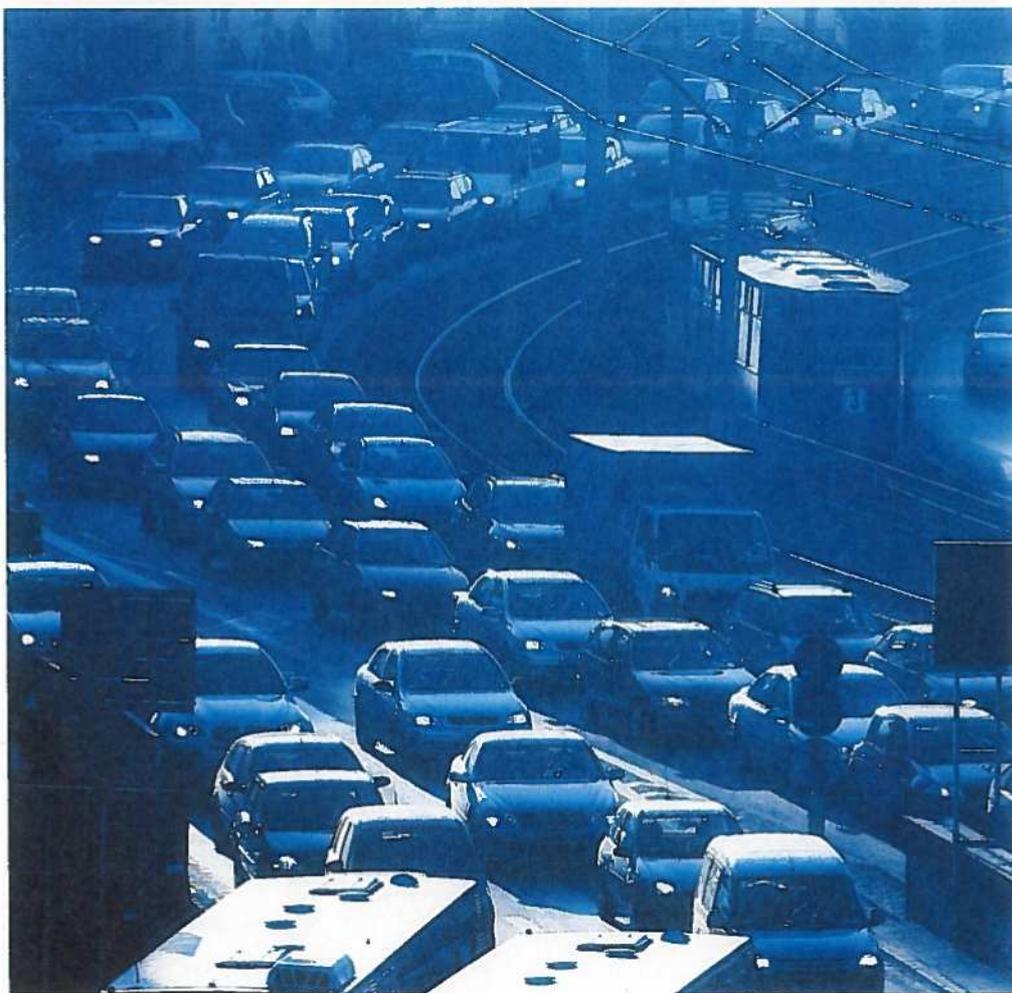
Il sempre invocato "Contratto di Governo" di inizio legislatura contemplava la promozione della mobilità sostenibile, con una progressiva riduzione dell'utilizzo di veicoli alimentati a diesel e benzina, nonché la riduzione del numero di veicoli inquinanti, agevolando l'acquisto di veicolo ibridi e elettrici.

Sebbene il settore dell'automotive si fosse dichiarato pronto ad esaminare ogni scenario, considerando anche il tessuto industriale nazionale, il Governo ha fatto da solo: dopo tre settimane di acceso dibattito, lo scorso Natale con il maxi emendamento della Legge di Bilancio per il 2019 sono stati approvati anche nuovi incentivi e tasse sulle auto. Il Governo ha ritenuto utile introdurre, in via sperimentale, meccanismi premiali per l'incentivazione dei mezzi a bassissime emissioni, applicando la regola comunitaria del "chi inquina paga".

Il mondo produttivo e di servizi di automotive ha sollevato obiezioni sulla validità del bonus-malus, proponendo alternative di intervento, considerando prioritario il da tutti

BONUS - MALUS

TUTTI I PARADOSSI DELLA MISURA



condiviso svecchiamento del parco circolante, vera causa dell'inquinamento.

Una delle proposte, l'incentivazione della rottamazione di Euro 0-1 con un usato Euro 5-6, probabilmente era meritevole di attenzione. Anche sui livelli di CO2, parametro per il

bonus/malus, si è avuto un forte confronto.

Aniasa e le altre associazioni avevano chiesto un rinvio dell'entrata in vigore dell'ecotassa di almeno sei mesi e un innalzamento della soglia di emissioni, avviando un dialogo per approvare misure più

efficaci per la mobilità sostenibile. Ma, comunque, vediamo cosa si prospetta sul mercato autoveature, perché la norma riguarda solo i veicoli di categoria M1, quelli che al massimo trasportano nove persone.

Chi beneficerà degli incentivi?

In via sperimentale dall'1 marzo 2019 al 31 dicembre 2021 è stabilito un bonus per l'acquisto di auto



nuove con basso impatto ambientale e, quindi, in base a due fasce di emissioni.

La prima va da 0 a 20 g/km di CO2, in pratica solo veicoli elettrici, mentre per la seconda non bisogna superare i 70 g/km. L'agevolazione è di 6.000 e 2.500 euro, a condizione

che si rottami un veicolo Euro 1-4, escluse - incredibilmente - le Euro 0. Senza rottamazione il bonus scende a 4.000 e 1.500 euro, sempre per le due fasce.

Dal testo della norma appare evidente che non solo le persone fisiche, ma anche aziende ed altri soggetti potranno beneficiare dell'incentivo: per avere completa certezza bisognerà però attendere il Decreto Ministeriale di attuazione, atteso entro fine febbraio.

L'agevolazione non si applica a veicoli con prezzo ufficiale superiore a 61.000 euro compresa l'IVA e sarà corrisposta all'acquirente dal venditore con compensazione del prezzo di acquisto. E' poi previsto che in caso di rottamazione il veicolo debba risultare intestato da almeno 12 mesi al soggetto (anche persona giuridica) intestatario del nuovo veicolo.

Maggiore imposta: si paga con l'F24

C'è anche il "malus", un disincentivo previsto per chi acquista sempre dall'1 marzo 2019 al 31 dicembre 2021, un veicolo M1 nuovo di fabbrica con emissioni di CO2 superiori a 160 g/km. Qui ci sono più fasce di emissioni a cui corrispondono importi che vanno da 1.100 a 2.500 euro, l'importo massimo per emissioni superiori a 250 g/km.

La tassa si verserà con l'F24 e il

Decreto disciplinerà nel dettaglio le modalità, così come sarà definito il momento in cui applicare correttamente la normativa, considerando che i momenti di acquisto e di im-

matricolazione possono essere differenti. Saranno soggette anche le auto già immatricolate all'estero e importate in Italia, mentre è stabilita l'esclusione per camper, veicoli blindati, auto per i disabili, caravan.

Un aspetto da chiarire bene riguarderà le

regole di riferimento per la CO2. La legge stabilisce che fino al 31 dicembre 2020 sarà considerato come valore quello del ciclo di omologazione NEDC, mentre le Case sono impegnate nella transizione (con il NEDC "correlato") verso il nuovo ciclo WLTP, in vigore dal 1 settembre scorso.

Vero è che si fa riferimento al dato riportato sul libretto di circolazione alla riga V.7, che dovrebbe essere quindi unico parametro, ma bisogna considerare che sul libretto ci sarà in parallelo il valore sul ciclo WLTP.



Pietro Teofilatto

Aniasa e le altre associazioni avevano chiesto un rinvio dell'entrata in vigore dell'ecotassa di almeno sei mesi e un innalzamento della soglia di emissioni

Gli incentivi		
Agevolazione	CO2g/km	Contributo (€)
con rottamazione veicolo Euro 1-4	0-20	6.000
	21-70	2.500
senza rottamazione veicolo Euro 1-4	0-20	4.000
	21-70	1.500

Stiamo vedendo come il mercato auto risenta del clima di incertezza politica e economica e come, allo stesso tempo, si sia fermata la ripresa in atto dal 2015



Quali saranno gli effetti?

Stiamo vedendo come il mercato auto risenta del clima di incertezza politica e economica e come, allo stesso tempo, si sia fermata la ripresa in atto dal 2015. Sostenuta dall'indilazionabile necessità di sostituzione, dagli sforzi commerciali delle Case, dal superammortamento, dalla spinta della mobilità a noleggio, la ripresa non è stata tuttavia in grado di svecchiare molto il parco circolante, che vede ancora ben 12 milioni di auto sotto Euro 4. Per il bonus sono previsti stanziamenti

Le tasse	
CO2g/km	Imposta (€)
161-175	1.100
176-200	1.600
201-250	2.000
Superiore a 250	2.500

Incentivi per motorini e wall-box

Agevolazioni anche per scooter e motorini elettrici o ibridi. Il contributo sarà al massimo il 30% del valore del mezzo e sarà verrà erogato per chi rottama una moto o scooter Euro 0, Euro 1 e 2. I mezzi nuovi potranno essere acquistati solo in Italia e devono rientrare nelle categorie L1e e L3e, quindi con potenza massima di 11 kW.

Due cose ancora da chiarire: non sembra che sul mercato sia in commercio un veicolo a due ruote ibrido; l'altra, assolutamente incoerente con lo spirito della manovra: non sono compresi i quadricicli elettrici, la categoria L7, molto usati nel car sharing. Errore? Occorre rimediare! Il Governo vuole favorire la micro-mobilità, promuovendo l'utilizzo di mezzi di trasporto a propulsione

elettrica, come segway, hoverboard e monopattini, autorizzandone nelle città la sperimentazione.

Il Ministro Toninelli dovrà firmare a breve un Decreto per definire le modalità di attuazione e gli strumenti operativi. Sul tavolo quindi la disciplina di un ambito che interessa circa 45mila veicoli, diffusi soprattutto nelle aree urbane ed in un contesto di assenza normativa.

La Legge di Bilancio contempla anche incentivi per l'installazione di una wall-box privata ("non accessibile al pubblico").

La spesa per l'installazione, sostenuta tra l'1 marzo 2019 e il 31 dicembre 2021, potrà essere detratta in dieci quote annuali di pari importo nella misura del 50% e nel limite di 3mila euro di spesa documentata.

in 60 milioni di euro per il 2019 e altri 70 per il 2020-2021. A conti fatti, si può immaginare un massimo di 12-14.000 veicoli agevolabili: una misura assolutamente non funzionale alla tanto ribadita volontà di togliere in fretta dalle strade i veicoli più vetusti ed inquinanti.

Ad essere soggette al malus, oltre alle cosiddette auto di lusso o di grossa cilindrata, già penalizzate dal superbollo, sono anche modelli diffusi sul mercato, di fascia media, scelti spesso per necessità di lavoro di piccoli imprenditori e artigiani. Ulteriore paradosso è che se il legislatore voleva sanzionare le auto diesel, ritenute erroneamente più inquinanti, non ha considerato che quelle a benzina sono più penalizzate nel calcolo della CO2.

Sull'altro versante, i modelli di veicoli che possono far scattare

il bonus sono ancora limitati in numero e per tipologia di modello. Altro aspetto da rilevare è che per questi veicoli "più ecologici" il costo parte da 23.000 euro.

L'industria dell'auto e il mondo delle flotte stanno ovviamente rivedendo le policy di produzione, di acquisto e di servizio, di sostituzione del parco auto, in stretta sinergia con la clientela aziendale. Le molte novità che saranno commercializzate nel corso del 2019 dovrebbero offrire valide alternative a quelle oggi in vetrina.

Si continua a sollecitare attenzione del Governo sia sull'incidenza della pressione fiscale sull'automotive (arrivata a 73 miliardi di euro), sia sul ruolo di traino della filiera sull'intera economia nazionale. Se la crescita del Pil deve tornare positiva, in altre parole si deve partire all'auto.