

Euro 2 (8,8%), 5.096.000 le Euro 3 (13,3%), 10.790.000 le Euro 4 (28,3%), 7.118.000 le Euro 5 (18,6%) e 8.320.000 le Euro 6 (21,8%), elettriche incluse (fonte: Unrae). Evidente, quindi, la necessità di svecchiare il parco circolante, incentivando la sostituzione delle auto più vetuste e inquinanti. Le proposte non mancano.

### Aniasa

“Le decisioni del Governo non aiutano la transizione verso il rinnovo del parco circolante. In questa situazione, il noleggio diventa la chiave per abbandonare i costi incerti connessi alla proprietà dell'auto e avere più sicurezza sulle strade” commenta **Massimiliano Archiapatti**.

# UN PAESE PER VECCHI...

Stiamo parlando ovviamente dei veicoli. Su un totale di oltre 38 milioni di auto in Italia, il 31,3% risponde alle direttive di emissioni ante Euro 4, quindi con più di 14 anni di età. E la media del parco circolante continua a salire: 11,4 anni. Ecco cosa fare per svecchiarlo

di Vincenzo Bonanno

**D**emonizzazione del diesel, blocchi della circolazione, incertezza sulle alimentazioni e obsolescenza tecnologica, vendibilità dell'usato, mancanza di infrastrutture per la ricarica dei veicoli a batteria, scarsi incentivi per la sostituzione e situazione economica stagnante: sono questi i motivi che fanno crescere sempre di più l'età media del parco circolante italiano (che ha superato gli 11 anni: 11,4 per la precisione), tra i più anziani d'Europa (soprattutto in riferimento ai principali mercati), con circa 1/3 delle autovetture ante Euro 4 e quindi con oltre 14 anni di età. In rapporto alla popolazione residente,

il numero di auto che si muovono lungo lo Stivale è uno dei più alti nel Vecchio Continente: 721 vetture ogni 1.000 abitanti.

Davanti ci sono solo Cipro (con 739 auto) e Lussemburgo (750). Le auto Euro 0 sono il 3,9% del totale (1.479.000), 2.014.000 le Euro 1 (5,3%), 3.373.000 le

Il presidente di Aniasa, per svecchiare il parco circolante, suggerisce: “Rottamazione estesa al noleggio, non limitata quindi solo all'acquisto del veicolo; restrizioni per i mezzi effettivamente più inquinanti; incentivi di sostituzione dell'usato ante Euro 4 con usato più recente; agevolazioni incentrate sulla neutralità tecnolo-

**Il numero di auto che si muovono lungo lo Stivale è uno dei più alti nel Vecchio Continente: 721 vetture ogni 1.000 abitanti.**

gica, per tutte le motorizzazioni con emissioni in linea con le normative; accessibilità del noleggio anche ai mezzi pesanti”.

C'è, poi, il nodo legato alla svalutazione dell'auto: in base alla marca e al modello, ogni vettura perde progressivamente valore, fin dal momento in cui esce dalla concessionaria.

L'idea di capitalizzare al massimo l'investimento spinge gli automobilisti a tenere a lungo la propria auto (almeno 10 anni). “In questo caso, la soluzione del noleggio elimina il rischio legato alla svalutazione dell'auto, soprattutto in questa fase di transizione energetica. Ci sono canoni molto vantaggiosi” evidenzia Archiapatti.

### Unrae

“Serve un piano organico di incentivi, dall'orizzonte pluriennale, per la rottamazione delle auto Euro 0, 1, 2, 3 e l'acquisto di vetture a basse emissioni.

Agevolazioni che devono riguardare anche il mercato dell'usato - afferma **Andrea Cardinali**, direttore generale di Unrae - Per finanziare questo programma, basterebbe un lieve e graduale incremento della tassa di possesso per le auto più inquinanti, fino a Euro 4, pari al massimo a circa 20 euro l'anno. Bisogna evitare, poi, insensati e inefficaci blocchi del traffico, per di più con preavviso di poche ore, fermando i diesel di ultima generazione, come successo a metà gennaio a Roma. Piuttosto, occorre mettere a punto un cronoprogramma di limitazioni permanenti della circolazione per i veicoli più vecchi, con un orizzonte temporale lungo. È indifferibile l'istituzione di un tavolo permanente per il coordinamento nazionale delle politiche ambientali intraprese a livello locale, ormai in un regime di imbarazzante confusione, per porre finalmente in essere provvedimenti



Da sinistra, Massimiliano Archiapatti (Aniasa), Andrea Cardinali (Unrae) e Paolo Scudieri (Anfia)

razionali, omogenei e con solide basi scientifiche, che tengano conto delle emissioni reali nel rispetto del sacrosanto principio di neutralità tecnologica”. Infine, l'ecobonus: “Va potenziato 10 volte l'importo stanziato, che su base annuale è largamente insufficiente, e prolungato il provvedimento anche per gli anni a venire”. Per il direttore generale di Unrae, “la propensione al rinnovo è correlata alla capacità di spesa. C'è un nesso tra l'anzianità del parco e la difficile situazione economica attuale: dal 2007 ad oggi, l'età media delle auto è cresciuta, passando da 7,9 a 11,4 anni”.

### Anfia

“Assistiamo a uno scostamento tra le norme sempre più restrittive sulle emissioni e un parco circolante poco compliant con l'ambiente, tra i più vetusti d'Europa - afferma **Paolo Scudieri**, presidente di Anfia - In Italia circolano 13,7 milioni di auto ante Euro 4, le Euro 5 e 6 rappresentano solo il 36%. Occorrono incentivi per la mobilità a 360°: non solo per l'acquisto in proprietà, ma anche per il noleggio e le varie forme di utilizzo, come il

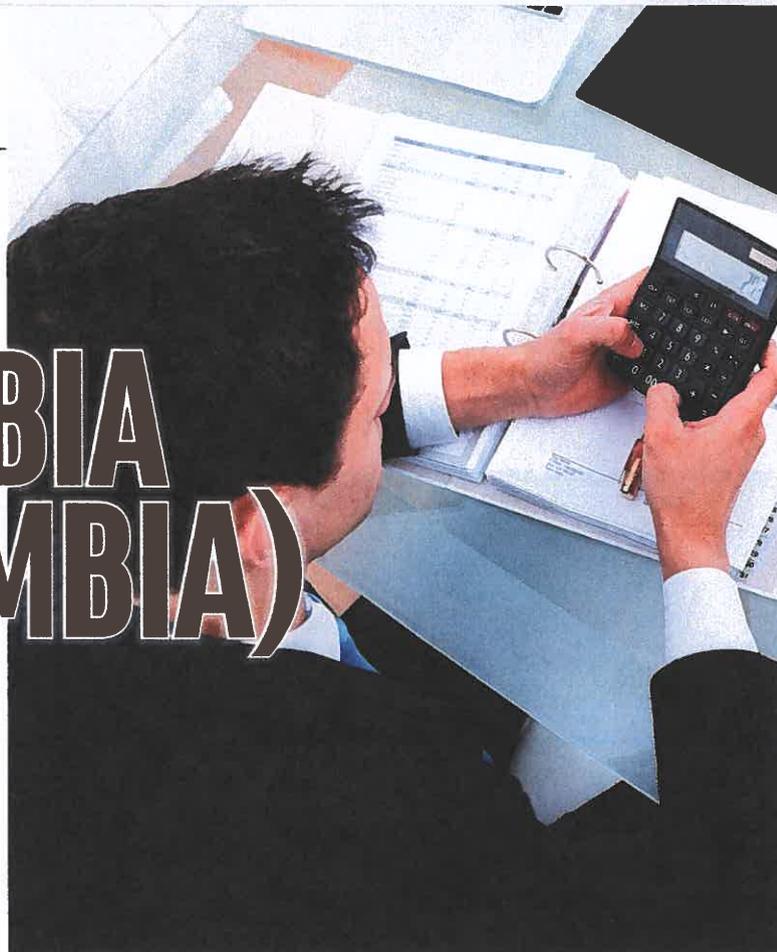
car sharing”. Sul fronte delle auto elettriche e ibride plug-in, “bisogna favorire i privati nell'installazione di colonnine e wall-box. Solo così si accelera la diffusione dei veicoli a batteria”, sottolinea Scudieri. Che aggiunge: “Nel 2020, con i nuovi obiettivi per la riduzione delle emissioni di CO2 delle vetture immatricolate, i Costruttori dovranno puntare su un rinnovo delle flotte centrato su un profilo emissivo adeguato alla normativa. Per l'anno in corso, le risorse disponibili dell'ecobonus ammontano a 70 milioni di euro, a cui si aggiungono i 15,5 avanzati nel 2019. Come Anfia, abbiamo chiesto un incremento strutturale del plafond, data la maggiore disponibilità di modelli, inclusi quelli prodotti da FCA, che potrà attrarre un maggior numero di acquirenti di auto ricaricabili”. Infine, chiosa finale sui continui e improvvisi blocchi del traffico, “che testimoniano ignoranza, demagogia e assenza di visione tecnologica - attacca Scudieri - Propongo un incontro con i sindaci delle maggiori città italiane per spiegare l'inutilità di questi blocchi e lo stato dell'arte in tema di motorizzazioni pulite”.

## Il confronto con l'Europa

*In Europa, il Paese con il parco auto circolante più giovane è il Lussemburgo (6,4 anni l'età media). Al secondo posto il Belgio (7,9 anni), seguito dalla Danimarca (8,3). Sotto i 10 anni di età media anche il parco auto circolante di Irlanda (8,5), Regno Unito (8,8),*

*Austria (9), Francia (9,3), Germania (9,4) e Svezia (9,8). 10 anni esatti nei Paesi Bassi. A seguire, la Finlandia (11,2). Con i suoi 11,4 anni di età media, l'Italia fa meglio di Spagna (12,1), Portogallo (12,9), Grecia (14,6) e dei Paesi dell'Est.*

# FISCALITÀ COSA CAMBIA (E NON CAMBIA) NEL 2020



Chiuso positivamente il capitolo della tassazione del fringe benefit, per il nostro settore di riferimento se ne aprono altri due, altrettanto clamorosi: Iva e bollo. L'impressione è quella di un Governo ondivago, che legifera senza conoscere la realtà

di Pietro Teofilatto

**D**opo due mesi di dibattito serrato, tra comunicati, interviste, dichiarazioni di esperti e pseudoesperti, l'annunciata stretta sul fringe benefit delle auto aziendali concesse in uso promiscuo ai dipendenti è stata ridimensionata.

Esclusa l'angosciante iniziale ipotesi di un aumento del 330% del coefficiente di tassazione, ha

prevalso alla fine il buon senso, e il Governo ha raccolto le giuste istanze del settore e, anche fatti due conti, ne ha ridotto di molto la portata.

## L'avventura del fringe benefit

La Legge di Bilancio, approvata definitivamente prima di Natale dal Parlamento, ha stabilito che la nuova normativa interesserà solo i veicoli con contratti stipulati a partire dal 1° luglio 2020. E poi, aspetto che può davvero contribuire all'ambiente,

sono previste fasce di tassazione rapportata ai valori di emissione di CO2.

Nel dettaglio, il fringe benefit scende al 25% sulle auto aziendali

con emissioni inquinanti inferiori a 60 g/km e al 30% su quelle superiori a 60 g/km. Per i veicoli con emissioni CO2 tra 160 g/km e 190 g/km la percentuale passa al 40% dal 2020 e sale al 50% nel 2021; infine per le auto con emissioni inquinanti

oltre 190 g/km passa al 50% e al 60% rispettivamente nel 2020 e nel 2021.

In pratica il Governo ha voluto applicare alle auto aziendali la stessa filosofia utilizzata per l'Ecobonus/Ecotassa, applicando la tassazione massima alle auto con livelli di emissioni più alti e privilegiando invece quelle aziende che scelgono modelli elettrici o ibridi, gli unici in grado di rimanere al di sotto

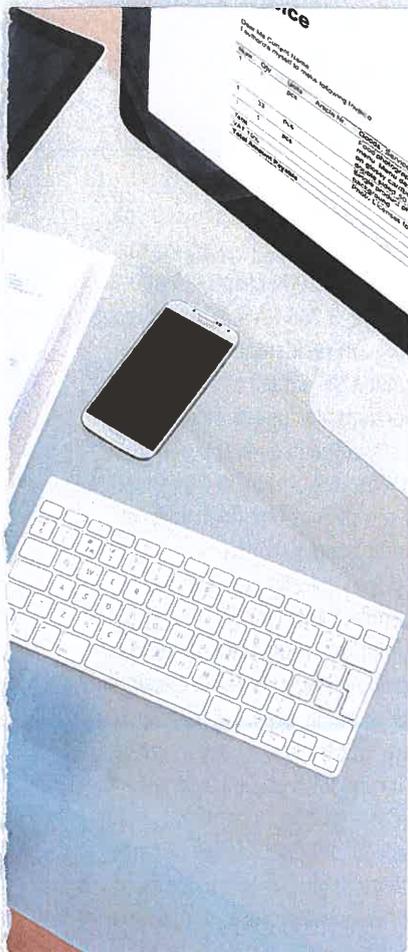


Pietro Teofilatto

## Deducibilità dei costi: nessuna novità

*Restano invariate le norme di deducibilità dei costi. La percentuale di deduzione dei costi, per l'autovettura concessa in uso promiscuo ad un dipendente, è del 70%. Fino al 2012 era del 90% e fino al 2006 l'intero importo tassato*

*come fringe benefit era deducibile. In caso di assegnazione all'amministratore, invece, la deduzione dei costi è del 100%, nel limite del fringe benefit tassato, mentre l'eccedenza è deducibile al 20%.*



Il nuovo calcolo del fringe benefit

Emissioni CO2/g/km	Coefficiente tabelle ACI 2020 (da luglio)	Coefficiente tabelle ACI 2021	Immatricolazioni NIH 2019*
Fino a 60	25%	25%	2%
Fino a 160	30%	30%	95%
Da 160 a 190	40%	50%	2,60%
Superiore a 190	50%	60%	0,40%

(\* stima ANIASA)

ad alimentazione elettrica/ibrida (ed in futuro anche ad idrogeno). Il trend è in aumento.

Le iniziali attese di maggior entrate da parte del MEF sono state giustamente riviste, considerato il rischio di fermare il mercato delle auto aziendali, sostenuto da anni dal noleggio (che nel 2019 ha ottenuto risultati record, ndr.).

Di fronte a possibili maggiori introiti valutati in 350 milioni/anno, si stagliava lo scenario di minori entrate di 1,5 miliardi solo per il 2020 (tra Iva e tasse auto), dovute ad un calo di ben 300.000 immatricolazioni denunciato da Aniasa. Quindi non era meglio - visti gli obiettivi - studiare in maniera migliore e prima - senza preconcetti - la questione auto aziendale?

**Lo scandalo dell'Iva**

Anche perché, nel frattempo, lo Stato otteneva, con la Decisione del Consiglio UE del 5 dicembre 2019, l'autorizzazione l'Italia a mantenere, fino al 31 dicembre

Aniasa sta rappresentando in ogni sede istituzionale l'assurdità della norma riguardante il bollo, imposta dal Governo senza alcuna possibilità di dibattito in Parlamento e di confronto con il settore

2022 e in regime di deroga, il limite del 40% per la detraibilità dell'Iva relativa alle auto aziendale. E' dal 2007 che si procede di triennio in triennio a chiedere una deroga al regime comunitario, che invece prevede la detraibilità del 100%. Secondo il Consiglio, "tale misura di deroga dovrebbe essere limitata al tempo necessario per consentire di valutarne l'efficacia e l'adeguatezza della percentuale, ed è giustificata dall'esigenza di semplificare la procedura per l'imposizione dell'Iva e di evitare l'evasione mediante contabilizzazione scorretta".

della soglia dei 60 g/km di CO2. La norma produrrà per davvero pochi effetti sulle flotte a noleggio lungo termine. Dalle rilevazioni di Aniasa, a fine 2019 il 95% delle autovetture non avrebbe avuto aumenti di tassazione e solo il 4% sarebbe rientrato nelle fasce più alte. La situazione è destinata a cambiare nel corso degli anni non solo per l'adeguamento delle Case alle prescrizioni dell'UE, ma specialmente per il diffondersi di vetture

Fonte: UNRAE

Mercato: un 2019 record per il noleggio

Mercato autovetture	2019	2018	Var. % 2019/2018	Gen/Dic 2019 %	Gen/Dic 2018%
PRIVATI	1.094.353	1.094.932	-0,1	56,8	56,9
<b>AZIENDE di cui:</b>	<b>832.182</b>	<b>829.594</b>	<b>0,3</b>	<b>43,2</b>	<b>43,1</b>
NOLEGGIO	461.925	435.190	6,1	24,0	22,6
- breve termine	138.677	132.789	4,4	7,2	6,9
- lungo termine	281.884	261.831	7,7	14,6	13,6
- Altri noleggi (reti-case)	41.364	40.570	-2,0	2,1	2,1
SOCIETÀ	370.257	394.404	-6,1	19,2	20,5
- di cui autoimmatricolazioni	271.737	294.557	-7,7	14,1	15,3
- di cui altre società	98.520	99.847	-1,3	5,1	5,2
<b>TOTALE</b>	<b>1.926.535</b>	<b>1.924.526</b>	<b>0,1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Il bollo in Italia	
Entrate dal parco nazionale circolante	6,5 miliardi di euro
Entrate dai veicoli a noleggio a lungo termine	260 milioni
Importi recuperati nel 2018	747 milioni
Tasso di evasione	12%

Fonti: Varie

Non ci sono parole di commento, ma solo i numeri. Nel 2019, in Italia, gli acquisti di auto aziendali hanno raggiunto il 43,2% delle immatricolazioni. La stessa percentuale è all'incirca del 64% in Germania, del 55% nel Regno Unito, del 50% in Francia e del 47% in Spagna. In questo modo, viene meno il ruolo di acceleratore del rapido turnover del parco auto promosso dalle flotte aziendali. Un effetto che stride con le dichiarazioni strombazzate sul livello di emissioni nelle nostre città dovuto al diesel Euro 6 (e non invece ai 13 milioni di vetture circolanti ante Euro 4!).

La Corte di Giustizia di Strasburgo, nel lontano 2006, dichiarava illegittimo il permesso concesso all'Italia per 22 anni di totale indetraibilità dell'Iva.

E' inimmaginabile adesso aspettare un altro decennio, occorre

riproporre subito il problema. Anche in questo caso, si consiglia agli Uffici istituzionali un attento studio sulle positività di un aumento - anche graduale - della detraibilità, che produrrebbe solo vantaggi economici. Sarebbe un primo passo, limitato ma importante, per avvicinare agli standard europei il trattamento fiscale dell'auto aziendale italiana.

### L'involuzione del bollo

Da sempre, la tassa automobilistica sulle auto a noleggio è stata corrisposta dall'impresa di noleggio, il proprietario. Un emendamento ritirato e ripresentato dal Governo in 48 ore, inserito poi nel maxi-emendamento blindato e approvato sulla fiducia con il Decreto Fiscale, sposta l'obbligo - ma solo per i contratti superiori a 12 mesi - in capo al cliente.

Che dovrà pagare in base alla Re-

gione di residenza. Sono coinvolti oltre un milione di veicoli locati a quasi 145.000 clienti (85.000 aziende, 3.200 PA e 55.000 soggetti privati) residenti in 20 Regioni, ognuna delle quali con specifica regolamentazione in merito. Così, si stravolge lo sviluppo di nuovi scenari della mobilità e gli obiettivi di semplificazione degli adempimenti amministrativi.

E poi, si annulla la funzione di correttezza fiscale del noleggio per puntualità e completezza nei pagamenti, con potenziale evasione. Per di più si rischia di causare un forte contenzioso a livello locale e nazionale (oggi inesistente), per un settore che, al contrario, garantisce da sempre il totale adempimento degli obblighi di legge.

Senza contare che si pongono problemi di bilancio per le 3.200 Amministrazioni Pubbliche, che utilizzano, attraverso le Convenzioni Consip, i servizi delle flotte a noleggio lungo termine, in relazione agli importi complessivi ed ai maggiori costi amministrativi. Aniasa sta rappresentando in ogni sede istituzionale l'assurdità della norma, imposta dal Governo senza alcuna possibilità di dibattito in Parlamento e di confronto con il settore.

Per conto loro, le aziende, visto il rischio di riduzione di immagine, stanno elaborando le migliori strategie per ridurre gli impatti verso la clientela. Le Regioni promotrici della norma, per obiettivi motivi di gettito, potrebbero peraltro avere riduzioni nelle entrate.



### Accise sui carburanti: in vista nuovi aumenti

Per garantire la copertura di varie spese, si staglia l'aumento delle accise sui carburanti a partire dal 2021. La Manovra riapre infatti la strada ad una stangata su benzina e diesel, per effetto di un aumento delle clausole di salva-

guardia (valore: circa 800 milioni per il 2021 e 1,2 miliardi per il 2022). La misura è stata "sterilizzata" per il 2020, ma non per gli anni successivi. Entro questo ottobre, il Ministero dell'Ambiente deve trovare una soluzione.