

MANOVRA PERICOLOSA

Scocca l'ora dell'ecotassa e dell'ecobonus. Quali saranno le conseguenze? Lo abbiamo chiesto a Case automobilistiche e società di noleggio. In loro prevale la preoccupazione per un provvedimento che di certo non favorisce il rinnovo del parco auto circolante italiano

di Vincenzo Bonanno

Dal 1° marzo 2019 (fino al 31 dicembre 2021), chi compra un'auto nuova deve misurarsi non solo con le classi inquinanti (Euro 6c, Euro 6d-Temp, Euro 6d), ma anche con le emissioni di anidride carbonica.

Da parecchio tempo pure le Case fanno i conti con la CO2, visto l'obbligo europeo di abbassare, entro il 2021, la media di emissioni delle proprie auto da 130 g/km attuali a 95 g/km. Ebbene, dal 1° marzo questo dato, che

dopo l'immatricolazione viene riportato al punto V.7 della carta di circolazione, diventa riferimento imprescindibile anche per chi acquista un'auto nuova (anche con la formula del leasing finanziario). In funzione del livello di emissioni, si deve pagare una tassa oppure si ottiene un incentivo (più alto in caso di rottamazione, erogato sotto forma di riduzione del prezzo di acquisto). Lo prevede la Manovra 2019, ovvero la Legge di Bilancio.

Come funziona?

Se il valore di CO2 è compreso tra 0 e 70 g/km, si ha diritto al bonus (a condizione che il prezzo di listino dell'auto sia inferiore ai 50mila euro, Iva esclusa); tra 71 e 160 g/km, invece, non accade nulla.

A partire da 161 g/km di CO2, si paga, al momento dell'immatricolazione, l'ecotassa (malus). L'imposta va da 1.100 euro a 2.500 euro, in base al livello di emissioni (calcolate, fino al 31 dicembre 2020, secondo il ciclo NEDC).

Tra l'altro la nuova tassa non sostituisce nessuna di quelle che già opprimono il settore dell'auto (ovvero l'IPT, il bollo, il superbollo e, come ogni bene di consumo, l'Iva). Abbiamo sentito il parere di alcune Case e società di noleggio, per analizzare l'impatto del provvedimento.





Il parere di Aniasa

Una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility che, con la crescita registrata negli ultimi anni (un milione di veicoli a noleggio in circolazione; circa un'auto immatricolata su 4), è oggi il principale attore

della mobilità alternativa e sostenibile e del decongestionamento delle città.

Si era espressa così Aniasa, dopo le prime bozze sul provvedimento. Insieme ad altre associazioni del settore, aveva chiesto il rinvio dell'entrata in vigore dell'ecotassa di almeno sei mesi e un innalza-

mento della soglia di emissioni, ma non è stata ascoltata.

Cosa pensano le Case

Il bonus-malus è "un nuovo provvedimento che, se da un lato non incentiva il rinnovo del parco circolante, dall'altro rischia di complicare ancora di più il



Da sinistra: Francesco Romersi (Jaguar-Land Rover), Christian Catini (Mercedes-Benz), Andrea Crespi (Hyundai), Fabrizio Faltoni (Ford), Grégoire Chové (Arval), Alberto Viano (LeasePlan), Massimiliano Loconzolo (Toyota), Massimiliano Archiapatti (Hertz), Andrea Vaggi (Europcar)

Secondo Aniasa, il bonus-malus è una norma elitaria e inefficace che rischia di penalizzare anche il settore della sharing mobility

quadro di chi intende acquistare un'auto - afferma **Francesco Romersi**, a capo della Direzione Fleet&Business di Jaguar Land Rover - Negli ultimi mesi, la forte campagna di demonizzazione dei diesel ha generato un progressivo aumento della scelta di motori a benzina, che però adesso diventano quelli maggiormente colpiti dall'ecotassa. Inoltre, vedendo il numero di vetture oggetto di malus rispetto a quelle che godranno del bonus, è evidente che si tratta di una misura destinata ad aumentare la pressione fiscale dell'auto".

Sulla stessa lunghezza d'onda **Christian Catini**, responsabile flotte di Mercedes-Benz Italia. "Non erano queste le misure che ci aspettavamo. Nelle politiche ambientali e relative restrizioni va tenuto conto dell'evoluzione tecnologica delle motorizzazioni. È necessario mettere in atto un piano virtuoso per la sostituzione graduale del parco circolante, il più vecchio e malandato d'Europa. Per abbattere i climalteranti e gli

inquinanti, ogni utente che cambia la propria auto, per una nuova o usata che sia, deve assicurare un saldo positivo al bilancio di sostenibilità. Se tutti offriranno il proprio contributo, la riduzione potrà essere rapida ed efficace, senza impattare eccessivamente sul bilancio delle famiglie.

Più che di bonus e malus abbiamo bisogno di regole chiare, che non cambino di Regione in Regione o addirittura di città in città, generando grande incertezza nei clienti che a volte rinunciano all'acquisto di una vettura o lo rimandano in attesa di una maggiore certezza normativa, con importanti ricadute anche sulle entrate dello Stato in termini di immatricolazioni. Sarebbe sufficiente in altre parole attenersi alla roadmap sulle emissioni stabilita in Europa, un orientamento che guida anche i nostri investimenti in ricerca e sviluppo".

Secondo **Andrea Crespi**, managing director di Hyundai Italia, "l'incentivo strutturale all'acquisto di veicoli a basse emissioni è certamente una misura positiva che rispetta il paradigma della

neutralità tecnologica. Al contrario, l'ecotassa colpisce una serie di vetture di ultima generazione che hanno un impatto sull'ambiente decisamente inferiore rispetto alle auto più inquinanti. Siamo preoccupati perché non è prevista la rottamazione di veicoli obsoleti, una misura fondamentale per svecchiare il nostro parco. Tutti gli stakeholder dovrebbero dare il loro contributo a un piano strategico che intervenga sulla sostituzione del parco anziano con l'obiettivo di ridurre i livelli di emissioni inquinanti e rendere la mobilità sempre più sostenibile e sicura".

In controtendenza, invece, **Fabrizio Faltoni**, numero uno di Ford Italia: "Ecotassa ed ecobonus non avranno ricadute consistenti. Se facciamo riferimento al mercato auto 2018, il numero di auto colpite dall'ecotassa sarebbe stato pari al 5%. Dunque non ci saranno grandi cambiamenti. L'ecobonus riguarderà poche migliaia di unità e l'imposta non sarà rilevante, dal momento che sono poche le vetture con un quantitativo maggiore di 160 g/km di CO2".

Cosa pensano i noleggiatori

Secondo Arval, questa misura è inefficace, "perché prende in considerazione solamente le emissioni di CO2 e non altri agenti inquinanti. Inoltre, il cosiddetto malus colpisce solo i veicoli di nuova immatricolazione e non interviene sul complesso del parco circolante italiano, che presenta un'elevata età media dei veicoli e livelli di emissioni notevolmente più alti dell'offerta attuale" afferma **Grégoire Chové**, direttore generale della società di noleggio che ha appena raggiunto i 200.000 veicoli in flotta. "Capiamo e sosteniamo l'esigenza del rinnovo del parco



Escluse le Euro 0

L'ecobonus aumenta in caso di rottamazione. Però, non si potranno rottamare le auto Euro 0, quelle più vecchie, immatricolate fino al 31 dicembre 1992. Il provvedimento include solo le auto Euro 1, 2, 3 e 4. Questa esclusione è frutto

di una svista durante la scrittura della Legge di Bilancio. Il Governo e il Parlamento stanno valutando eventuali modalità di correzione, per estendere l'incentivo anche a chi rottama un'auto Euro 0.

I modelli che avranno l'ecobonus

Modello	Alimentazione
BMW i3	elettrica
BMW 225xe	ibrida plug-in
BMW 530e	ibrida plug-in
Citroën C-Zero	elettrica
Citroën E-Mehari	elettrica
Hyundai Kona	elettrica
Hyundai Ioniq Electric	elettrica
Hyundai Ioniq Hybrid Plug-in	ibrida plug-in
Kia Niro Phev	ibrida plug-in
Kia Optima Hybrid Plug-in	ibrida plug-in
Kia Optima SW Hybrid Plug-in	ibrida plug-in
Mini Cooper S E Countryman	ibrida plug-in
Mitsubishi i-MiEV	elettrica
Mitsubishi Outlander Phev	ibrida plug-in
Nissan e-NV200	elettrica
Nissan Leaf	elettrica
Peugeot iOn	elettrica
Renault Zoe	elettrica
Smart forfour EQ	elettrica
Smart fortwo EQ cabrio	elettrica
Smart fortwo EQ	elettrica
Toyota Prius Plug-in	ibrida plug-in
Volkswagen e-Golf	elettrica
Volkswagen e-up	elettrica

auto che in Italia ha una media di più di 10 anni, ma occorre fare chiarezza sul ruolo del diesel, che è quello che consente le più basse emissioni di anidride carbonica (e non solo) rispetto alle altre alimentazioni, compresa quella a benzina che sembra avere maggiore interesse in questo momento" aggiunge **Alberto Viano**, amministratore delegato di LeasePlan Italia.

Non si potranno rottamare le auto Euro 0, quelle più vecchie, immatricolate fino al 31 dicembre 1992. Il provvedimento include solo le auto Euro 1, 2, 3 e 4

Le conseguenze attese

Per **Massimiliano Loconzolo**, Fleet&Used senior manager di Toyota Italia, l'ecotassa non diminuirà i volumi in maniera corporosa. "Le auto interessate dal malus sono soprattutto vetture premium o comunque che occupano la fascia dirigenziale in car policy. L'impatto su 36 o 48 mesi, combinato al potere di spesa per quella tipologia di cliente, non dovrebbe provocare grandi effetti. Credo, invece, che il bonus possa ancor di più porre l'accento sulle vetture elettrificate e far accelerare la strategia, soprattutto dei noleggiatori a lungo termine, di aumentare le quote green del loro parco e, di conseguenza, anche delle aziende". Per Romersi, "sicuramente nel mondo delle flotte aziendali, sempre molto attento al Total Cost of Ownership, l'introduzione dell'ecotassa, che i noleggiatori ribalteranno sui canoni, rischia di influire in maniera determinante sulla scelta dei Fleet Manager nei confronti dei modelli con emissioni più basse. Allo stesso tempo, aumenterà ancora di più l'interesse e la domanda

di modelli ibridi, plug-in e 100% elettrici". Le prime stime provvisorie, in seguito all'entrata in vigore del provvedimento, secondo Crespi, "prevedono un ulteriore calo delle vendite di auto diesel, compensate da una crescita delle motorizzazioni a benzina. A livello di auto ecologiche (ibride, plug-in ed elettriche) l'aumento rispetto al 2018 sarà importante, con una maggiore incidenza dei modelli EV e plug-in. Per quanto riguarda le vendite flotte, ci aspettiamo un leggero incremento in termini di quota di mercato, a cui dovrebbe contribuire in parte l'aumento dei volumi dei modelli green". Arval non vede ad oggi una riduzione del business rispetto al 2018. "Ci aspettiamo, piuttosto, un adeguamento delle car policy, con un riflesso del mix di modelli inseriti in car list e un'incidenza del bonus-malus che potrebbe interessare meno del 4% delle immatricolazioni di Arval", puntualizza il direttore generale. L'ecotassa e l'ecobonus, per **Massimiliano Archiapatti**, ad di Hertz, "in questi primi mesi potrebbero avere un impatto maggiore, ma con il

Ecotassa in pillole

- L'ecotassa colpisce le auto con emissioni di CO2 superiori a 160 g/km
- Va da 1.100 euro a 2.500 euro
- Fino al 31 dicembre 2020, la norma fa riferimento alle emissioni del ciclo NEDC, misurate oppure correlate nel caso in cui l'auto sia omologata in base al nuovo standard WLTP.

Ecobonus in pillole

- L'ecobonus riguarda i modelli con emissioni fino a 70 g/km
- È ad esaurimento. Lo stanziamento è limitato: 60 milioni nel 2019, 70 milioni nel 2020 e 2021. Una volta esaurita questa somma, non sarà più concesso alcun contributo.
- Per beneficiare dell'incentivo, il prezzo di listino dell'auto deve essere inferiore a 50mila euro, Iva esclusa.

tempo il cliente si abituerà alla nuova situazione. Comunque, ci aspettiamo che in generale possa esserci un effetto esclusivamente sulle categorie interessate dalla misura".

Secondo Catini, "nel mercato premium l'impatto sarà probabilmente più contenuto rispetto al segmento delle utilitarie, dove qualche centinaio di euro in più per effetto del malus può fare una grande differenza. Il provvedimento del Governo premia le tecnologie con il minore impatto ambientale, ovvero i diesel". Ottimista, infine, Europcar. "Non ci aspettiamo particolari ridimensionamenti, visto che la nostra politica ha come obiettivo quello di minimizzare gli impatti sul cliente finale. Sicuramente definiremo un mix di flotta ancora più green, confermando la nostra attenzione al tema della sostenibilità", sottolinea **Andrea Vaggi**, Fleet & Remarketing director di Europcar Mobility Group Italia.

Ecobonus

"Gli incentivi andranno sicuramente a stimolare le vendite di auto elettriche e plug-in, che potrebbero addirittura raddoppiare i volumi attuali. Difficilmente, però, nel medio periodo raggiungeranno i numeri delle vetture ibride, più efficienti e green rispetto ai propulsori termici, ma anche indipendenti dalle infrastrutture di ricarica, un tassello fondamentale per il capillare sviluppo della mobilità elettrica nel nostro Paese" evidenzia Crespi.

Aggiunge Catini: "Ben vengano gli ecobonus, ma se non saranno supportati da investimenti in termini di infrastrutture e politiche ambientali di medio e lungo termine, il loro effetto rimarrà strettamente correlato e circoscritto ai fondi stanziati: una volta terminati

Ecobonus		
Agevolazione	CO2 (g/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

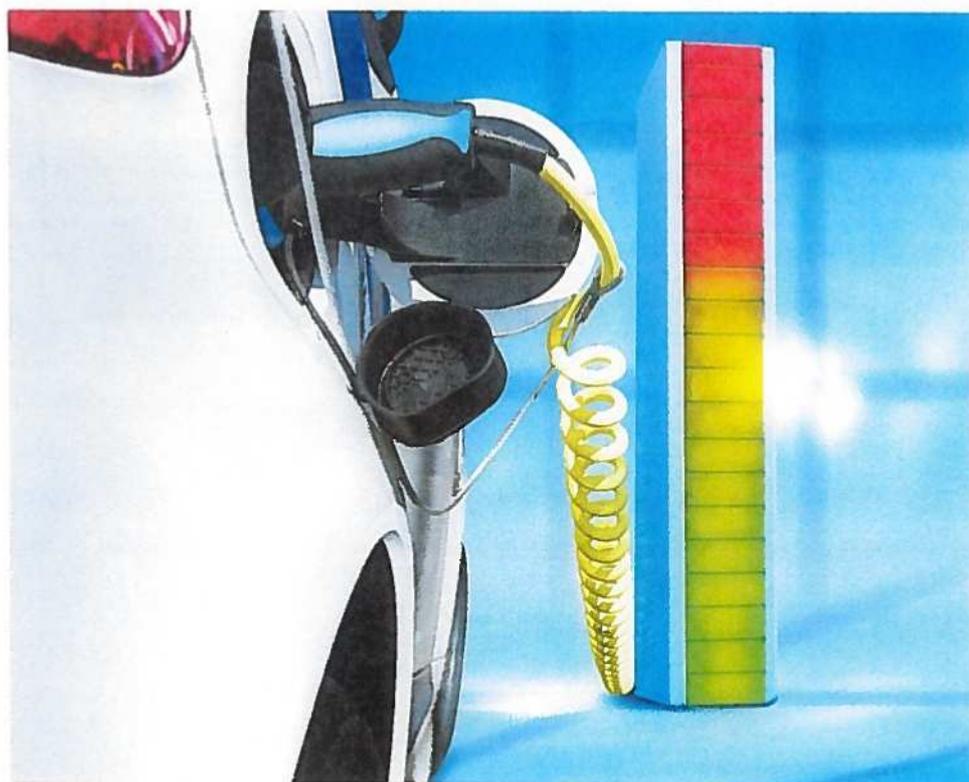
saremmo di nuovo al punto di partenza".

Per Europcar la misura non è sufficiente a stimolare la mobilità elettrica. Anche per Arval, "questo provvedimento dà un vantaggio economico solo a chi è già interessato all'auto elettrica; l'importo è insufficiente per far avvicinare gli scettici" ribadisce Chové.

"Nel caso delle auto elettrificate esistono alcuni fattori specifici che ne rallentano la diffusione: costo elevato, poca capillarità della rete di colonnine e tempi di ricarica lunghi. Inoltre, la conoscenza ancora parziale e anche la scarsa propensione da parte delle aziende pubbliche nei confronti di una

Ecotassa	
CO2 (g/km)	Imposta (€)
161-175	1.100
176-200	1.600
201-250	2.000
Superiore a 250	2.500

flotta di questo tipo non agevolano questo processo. Per noi del noleggio le auto elettriche e ibride rappresentano una nicchia. Dunque ci vorrà ancora tempo per vedere un incremento significativo delle richieste da parte dei clienti. L'impatto dell'ecobonus sul noleggio, quindi, non è rilevante" conclude Archiapatti. In sintesi, più tasse e pochi benefici.



A metà febbraio l'associazione ha tenuto un'audizione di fronte alla Commissione Trasporti della Camera, esprimendo il suo punto di vista e portando proposte concrete per il necessario rinnovo del Codice, che ormai risale a 25 anni fa

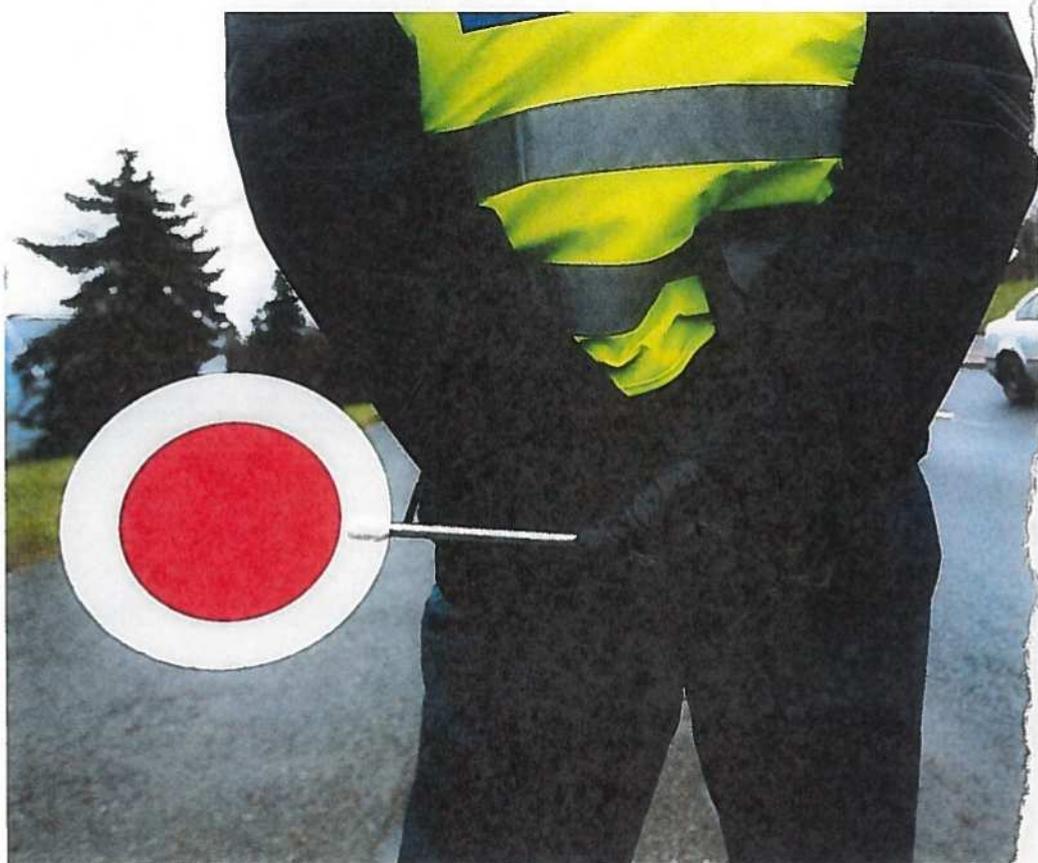
di Pietro Teofilatto

Nelle ultime due legislature, dopo vari proclami iniziali, i lavori per la revisione del Codice della Strada si sono fermati ad un binario morto. Convegni, dibattiti, proposte di legge si sono susseguiti senza sosta, concentrandosi ora su un Codice di pochi articoli e tanti decreti attuativi, ora sulla possibilità o necessità di modificare solo alcuni articoli. Sta di fatto che il "Nuovo Codice della Strada" è targato 1993 e i vari interventi di manutenzione nel corso di 25 anni non sempre sono stati in linea con i cambiamenti della mobilità, della tecnologia, della viabilità.

Via ai lavori di revisione

Da gennaio la Commissione Trasporti della Camera sta portando avanti la lodevole iniziativa di riformare il Codice. Come primo passo sono state raccolte le proposte presentate dai Parlamentari, esaminando la possibilità di un testo unificato. Poi si sono svolte le audizioni, utili per conoscere e approfondire pareri, richieste e suggerimenti.

CODICE DELLA STRADA ANIASA TIENE BANCO



Anche Aniasa ha colto l'occasione per esprimere il suo punto di vista. L'associazione ha rimarcato come il settore del noleggio veicoli abbia registrato negli ultimi anni una forte e continua crescita: tra il 2000 e il 2018 sono stati immatricolati oltre 6,3 milioni di veicoli nuovi, arrivando a costituire il 25% delle immatricolazioni nazionali. Per ragioni di business e turismo ogni

giorno ben 900.000 persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 94.000 quelli del noleggio a breve termine e oltre 19.000 il car sharing. Ai componenti della Commissione il presidente di Aniasa, **Massimiliano Archiapatti**, ha rilevato che il Codice attuale costituisce, ormai, un ostacolo all'innovazione e all'affermarsi di nuovi e più

sostenibili modelli di fruizione dei veicoli.
Pensato sulla base della situazione di oltre 25 anni fa, sempre più evidenza un profilo anacronistico e di sostanziale inadeguatezza. Nel 1992 circolavano sulle nostre strade 31.000 veicoli a noleggio a lungo o breve termine, oggi abbiamo superato quota 1 milione di veicoli ed è possibile prendere un'auto in affitto per pochi minuti o per 5 anni.

preferenziali, previsioni di stalli dedicati in prossimità di luoghi di interesse) dei servizi nei diversi Comuni, per facilitare la vita degli automobilisti e mettere gli operatori nelle condizioni di pianificare un'offerta integrata;



Pietro Teofilatto

- la previsione della possibilità, oggi negata, a taxi e servizi di NCC di prendere a noleggio il proprio veicolo, oltre che in proprietà o leasing finanziario;
- l'introduzione della possibilità di noleggiare veicoli con portata

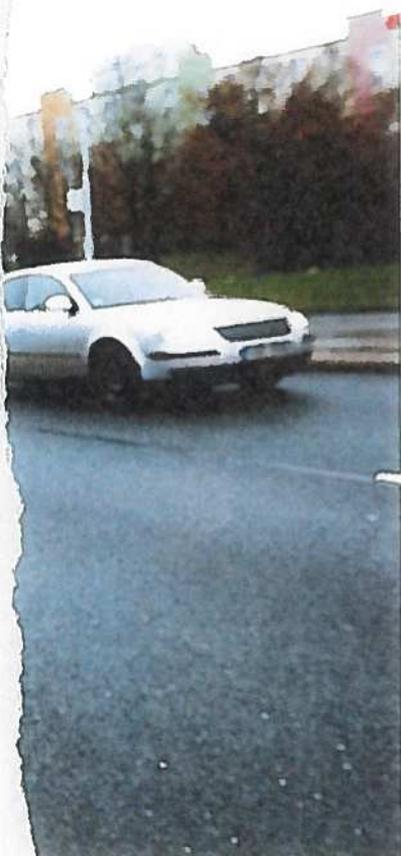
superiore a 60 quintali, oggi prevista solo tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi: una limitazione, questa, presente solo in Portogallo e Spagna e che indebolisce la competitività delle aziende di trasporto nazionali.

Su quest'ultimo tema, Aniasa sostiene da tempo che gli attuali vincoli sono diventati antiquati. Con un mercato sempre più interconnesso, è un limite che oggi non salvaguarda, ma toglie mercato. La possibilità di noleggiare ogni tipo di veicolo, insieme a quella di

Un parco circolante obsoleto, anche per gli LCV

Oltre al Codice della strada, un'altra priorità per Aniasa è il rinnovo del parco circolante, anche nel comparto dei veicoli commerciali. Secondo i dati di Unrae il circolante, circa 3,8 milioni di unità, è infatti addirittura per il 52% ante Euro 4, mentre solo il 10% è Euro 6. Tradotto in numeri, vuol dire che viaggiano sulle nostre strade 700mila mezzi Euro 0/1 immatricolati un quarto di secolo fa, 550mila con 20 anni e 770mila con 16 anni di lavoro alle spalle. La fotografia è davvero grigia, considerando che gli Euro 5 e Euro 6 con motorizza-

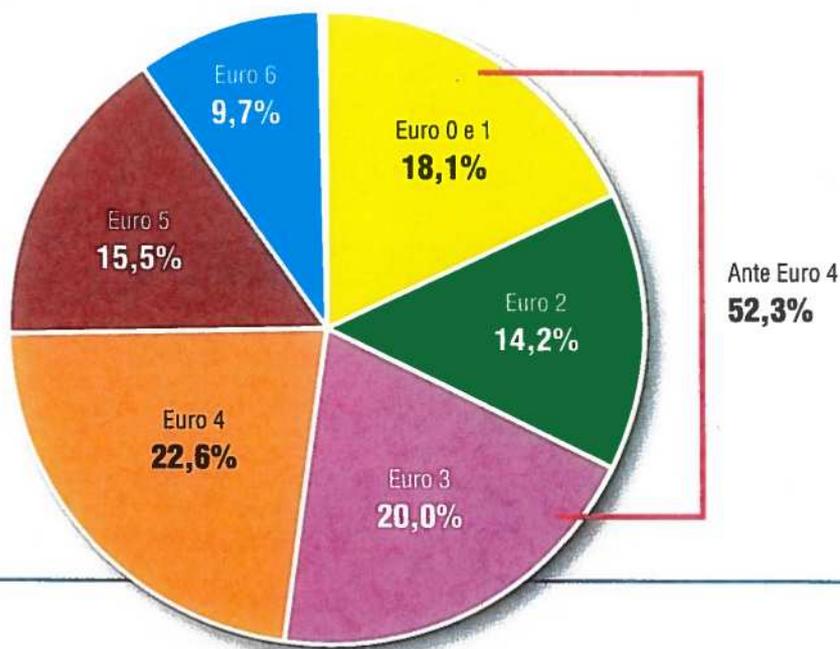
zioni più ecologiche sono appena 900mila. Peccato, perché il superammortamento aveva dato ottimi risultati attestando le immatricolazioni a quota 200.000 e dintorni e ridando un po' di tono al comparto. Ed è un ulteriore peccato che nella manovra di bilancio i veicoli commerciali siano stati dimenticati, non è previsto alcun bonus per veicoli utilizzati per lavorare. Ma forse è l'intero automotive a non essere considerato prioritario, perdurando l'assenza di una responsabile politica di promozione della sostituzione.



Le proposte di Aniasa

Tra le principali proposte illustrate dall'associazione alla Commissione spiccano:

- l'introduzione nel Codice di una definizione di "vehicle sharing" e l'armonizzazione delle regole per la gestione e la fruizione (accesso alle ZTL, uniformità della segnaletica stradale, accesso alle corsie



Nel 1992 circolavano sulle nostre strade 31.000 veicoli a noleggio a lungo o breve termine, oggi abbiamo superato quota 1 milione di veicoli

acquistarlo in proprietà o in leasing finanziario, apre proprio alle aziende di trasporto nuove opportunità,

oltre a permettere più flessibilità di utilizzo e rispondenza alle esigenze produttive.

Il nodo dei veicoli industriali

La Commissione UE vuole modificare la normativa sulla locazione veicoli industriali targata 1995/2006 (COM 282-2017), mirando all'utilizzo di veicoli con nuovi sistemi di sicurezza, con motorizzazioni meno inquinanti, sottoposti a controlli periodici in modo sistematico.

Per le aziende di trasporto, il noleggio a lungo termine rende veloce ed agevole l'approvvigionamento di nuovi mezzi più ecocompatibili, in quanto i canoni di renting vanno imputati alla spesa corrente, mentre gli acquisti avvengono con fondi stanziati per la spesa in conto capitale.

La formula del noleggio consente pertanto di focalizzare gli investimenti sul core business aziendale, non essendo più necessario anticipare ingenti capitali per l'acquisto.

VEICOLI COMMERCIALI A NOLEGGIO: UN SETTORE CHE TIENE

Barometro dell'andamento dell'economia, il mercato dei veicoli commerciali non sta più brillando. Dopo i positivi risultati del 2016-2017, grazie al superammortamento e alle agevolazioni di alcune Regioni, il settore è sceso per tutto il 2018.

Un anno abbastanza pallido, 182.000 immatricolazioni, -6,5% 12.000 unità in meno sul 2017. Il rallentamento è stato costante per quasi tutto l'anno, accentuato subito dopo l'estate per qualche difficoltà nelle disponibilità di veicoli.

Ma, di certo, un altro fattore contrario è stato la decelerazione dell'economia in generale, che sta interessando in modo particolare il settore manifatturiero.

A ciò si è aggiunta la sterile ed artefatta diatriba sulla annunciata fine del diesel, che ha generato forti incertezze negli utilizzatori dei veicoli commerciali che per vari

motivi economici preferiscono di gran lunga il gasolio ad altre alimentazioni. Il noleggio a lungo termine, in questo contesto, ha continuato a crescere di rappresentanza sul mercato, con volumi analoghi a quelli del 2017, poco più di 41.000 veicoli. Ormai il 25% delle vendite riguarda il noleggio per trasporti leggeri, percentuale identica alle autovetture dove un'auto su quattro è a noleggio.

Le previsioni di Dataforce indicano per il 2019 un anno ancora in salita per il Nlt, destinato ad arrivare al 26% del mercato con circa 45.000 immatricolazioni.

Il lato green del renting

Le sollecitazioni a ridurre le emissioni trovano il noleggio pronto a fare la sua parte, grazie ai veicoli Euro 6. Nel 2018 il diesel è sempre maggioritario, con il 90% di preferenze, mentre l'alimentazione a benzina è stata superata dal metano, che ha visto una crescita decisa per la commercializzazione di nuovi prodotti. Si tratta di volumi ancora bassi, anche se molto superiori alle alimentazioni GPL, ibride ed elettriche.

Qui la partita è ancora tutta da giocare, e un ruolo decisivo avranno i provvedimenti sul traffico che i sindaci delle città più grandi emaneranno il prossimo autunno. In questi anni la possibilità di accedere alle zone a traffico limitato solo con veicoli commerciali Euro 5 o 6 ovvero il boom dell'e-commerce hanno portato il noleggio ad essere il sistema di mobilità preferito da piccole e micro imprese, da artigiani e da Partite Iva.

Immatricolazioni LCV a noleggio

Tipologia di operatore	2016	2017	2018	prev. 2019
Società Top	29.932	29.285	30.003	31.500
Captive	15.299	10.980	10.804	12.500
Operatori medi	474	540	473	500
Altri	230	1.108	689	500
Totale Noleggio a lungo termine	45.935	41.913	41.969	45.000
Quota di mercato Nlt	24%	23%	24%	26%