

INCENTIVI E FISCALITÀ: ECCO COSA SERVE

Il PNRR non si è focalizzato su provvedimenti ad hoc per l'automotive, ma in realtà sono necessari interventi mirati sugli incentivi (anche per l'usato) e sul fisco. Facciamo, quindi, il punto della situazione

di Pietro Teofilatto

Alla fine, come abbiamo visto nelle pagine precedenti, è stato presentato. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), superati i passaggi alla Camera e al Senato, è stato trasmesso dal Governo Draghi a Bruxelles il 30 aprile. Il lavoro istituzionale sarà adesso molto impegnativo: sono infatti ben 48 le riforme previste dal PNRR, con tanto di cronoprogramma entro il 2024, alcune con scadenze già nel 2021. Distinte in riforme orizzontali (su innovazioni strutturali d'interesse trasversale), abilitanti (per

garantire l'attuazione del piano), settoriali (per le singole missioni) e di accompagnamento, dovranno essere approvate dal Parlamento nei tempi stabiliti. Pena il mancato trasferimento degli stanziamenti. Le risorse fornite attraverso il Recovery Fund per l'Italia sono infatti consistenti. E ai 191,5 miliardi che a vario titolo perverranno dall'UE, si aggiungono altri 30,6 miliardi destinati dal Governo per il finanziamento di un Piano Nazionale complementare al dispositivo europeo. Si tratta di sostenere progetti coerenti con le strategie del PNRR, sulla base degli stessi strumenti attuativi. Nel complesso sono circa 248 i miliardi di euro sullo sfondo delle 360 pagine del provvedimento. Una manovra storica, tre volte superiore alle provvidenze del Piano Marshall, la cui attuazione rappresenterà davvero il destino dell'Italia, recuperando i ritardi in termini di riforme e rilancio dell'economia e dell'occupazione.

AUTO TROPPO MARGINALE
Questa premessa è necessaria per constatare che il PNRR si interessa al momento solo marginalmente del settore auto. Una situazione

contraddittoria, considerando che si tratta di un programma di portata e ambizione inedite, con forti investimenti e riforme per la transizione ecologica e digitale. E sappiamo tutti quanto il comparto delle quattro ruote valga per il sistema Italia in termini di fatturato e di occupazione e quanto possa contribuire profondamente al green. Nell'introduzione del Piano si rimarca peraltro che "Il PNRR è parte di più ampia e ambiziosa strategia per l'ammodernamento del Paese. Il Governo intende aggiornare le strategie nazionali in tema di sviluppo e mobilità sostenibile; ambiente e clima; idrogeno; automotive". Con forte intensità, è affermato che gli obiettivi di mobilità sostenibile si possono perseguire con lo spostamento di una quota modale a favore del trasporto collettivo e condiviso. Il PNRR prevede una serie di misure per migliorare la mobilità:

dal massiccio potenziamento di infrastrutture di ricarica elettrica e a idrogeno al rafforzamento della rete ferroviaria e dell'alta velocità, dal trasporto pubblico locale all'implementazione di piste ciclabili. Bisogna però parimenti considerare che l'auto continuerà in futuro a svolgere un ruolo decisivo all'interno della nostra mobilità, visto che su gomma viaggia attualmente il 90% delle merci e delle persone. Per l'auto il Piano pone come obiettivo al 2030 la presenza nel parco circolante di 6 milioni di auto elettriche (ovvero il 16% del parco, mentre oggi sono meno di 100mila, solo lo 0,3%) per i quali si stima siano necessari 31.500 punti di ricarica pubblici.

UN PARCO TROPPO VECCHIO
L'aspetto più evidente comunque citato nel PNRR è l'anzianità del parco circolante nazionale: 11,5 anni la media italiana contro gli 8 della Gran Bretagna e i 9 di Francia e Germania. Delle 38,6 milioni di

vetture che circolano in Italia, il 29% è antecedente la normativa Euro 4. Una percentuale che sale al 47% tra i veicoli commerciali, al 57% tra i veicoli industriali e al 48% per gli autobus. La transizione ecologica della mo-

bilità, al di fuori di ogni approccio ideologico, può passare solo da una significativa riduzione dei veicoli più inquinanti e meno sicuri che circolano sulle nostre strade. Se è questo l'obiettivo, bisogna favorirne la sostituzione con ogni possibile iniziativa. Per accelerare realmente il rinnovo del parco circolante nazionale e ridurre il gap che ci allontana dal resto d'Europa e che nel nostro Paese separa chi compra una vettura elettrica o ibrida-plug-in da chi sale a bordo di un'auto Euro 0, la spinta degli incentivi non è sufficiente. Certo, ha contribuito al calo delle emissioni, ma, come attestato dai dati del primo quadrimestre 2021, il mercato è ancora sofferente per gli effetti della crisi economica e sul 2019 permane un calo del 16% oltre 300.000 unità su base annua. È un dato di fatto che l'aver introdotto incentivi anche per l'auto con motore termico a basse emissioni, oltre a quelli già vigenti per l'auto elettrica e ibrida, abbia stimolato l'interesse dei consumatori. Si deve constatare che il fondo per l'agevolazione delle alimentazioni



Età media vetture UE



8 ANNI



9 ANNI

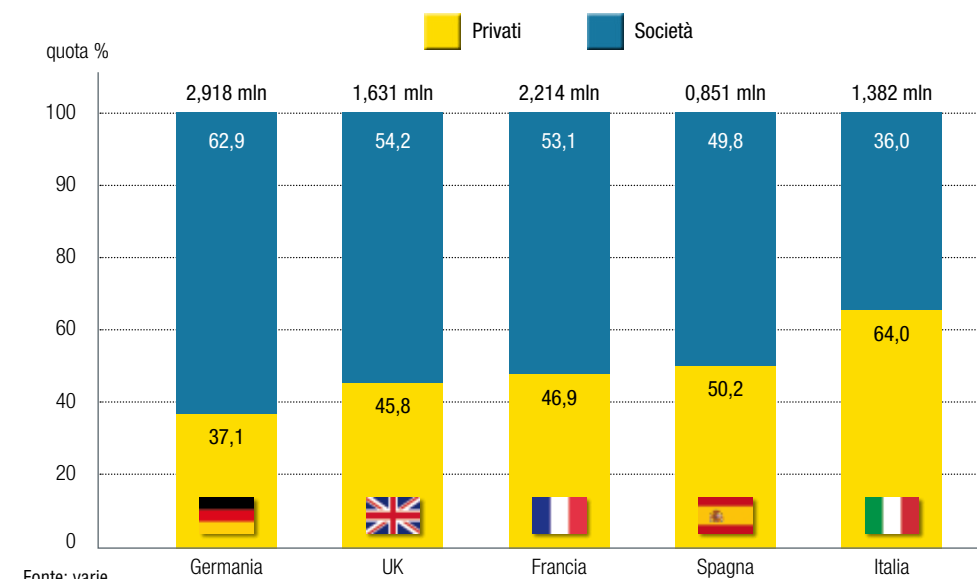


9 ANNI



11,5 ANNI

Immatricolazioni autovetture 2020 -Suddivisione società e privati



Fonte: varie

tradizionali è esaurito, mentre sono ancora consistenti le risorse per l'elettrico e l'ibrido.

INCENTIVI E FISCALITÀ

Le incertezze sulle prospettive dell'occupazione frenano la sostituzione di auto ante Euro 4, che generalmente sono utilizzate da fasce economicamente meno abbienti. Servono quindi misure mirate di impulso all'acquisto di auto usate di ultima generazione.

L'usato aziendale, specificatamente quello proveniente dal noleggio, rappresenta un valido canale: con il suo continuo turnover dei veicoli, è infatti in grado di fornire vetture fresche e garantite per accelerare questo ricambio: l'anno scorso sono state vendute 280.000 auto con anzianità tra i 10-36 mesi, tutte Euro 6 ad un prezzo medio di 14-16.000 euro, un valore più semplice da raggiungere dalle famiglie. Un incentivo in tal senso, seppure risibile, era stato inserito l'anno scorso nel DL Agosto. Da allora nessuna istituzione se ne è interessata! Coraggio, si tratta di riprenderlo, e i lavori del DL Soste-

gni bis di questo giugno sono una perfetta occasione per il Parlamento. Tra le riforme di accompagnamento del PNRR, è previsto anche il grande tema della fiscalità, ma le previsioni sono per il 2023. Qualcosa si potrebbe fare prima, come sollecitato da anni da Aniasa. Segnali interessanti arrivano anche dal mondo della politica, che mostra una maggiore attenzione verso questi temi. Nelle scorse settimane è stata registrata l'approvazione alla Camera degli "ordini del giorno" che impegnano il Governo. Sono stati presentati dall'On. **Manuela Gagliardi** per prevedere la detraibilità integrale dell'Iva sugli autoveicoli da parte di soggetti titolari di partita Iva e dall'On. **Claudia Porcietto** per garantire maggiori risorse alle auto Euro 6 più ecostenibili.

LA PROPOSTA DI LEGGE

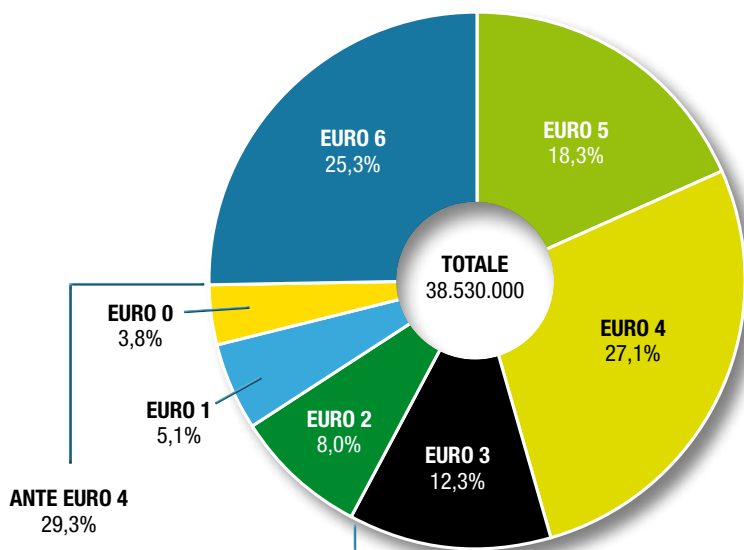
La proposta più interessante e apprezzata dall'intero settore automotive viene dall'On.le **Massimo Bitonci**, già Sottosegretario al MEF nel Governo Conte I. Bitonci, laureato in economia aziendale e commercialista, ha infatti annunciato l'imminente



On. Massimo Bitonci

presentazione di una Proposta di Legge in materia di detraibilità e deducibilità delle spese e del costo di acquisto dei veicoli aziendali. "L'obiettivo è annullare definitivamente il regime di deroga praticato da oltre trent'anni rispetto alle direttive europee che consentono la detraibilità totale dell'Iva e la deducibilità del costo d'acquisto e di gestione dell'auto aziendale - ha dichiarato a Fleet Magazine - Occorre aumentare dal 40% al 100% la percentuale di detrazione Iva per i veicoli aziendali e dal 20% al 100% le percentuali di deducibilità". L'On.le Bitonci ha anche sostenuto che "l'allineamento dell'auto aziendale italiana al regime europeo consentirebbe maggiori vendite annue per circa 150.000 veicoli aggiuntivi, che contribuirebbero a svecchiare il parco circolante italiano che ha l'età media più alta in Europa". E poi "consentirebbe anche una maggiore penetrazione dell'auto aziendale concessa in uso ai dipendenti, visto che oggi in Italia questa si aggira attorno al 30% contro una media europea del 60% proprio a causa delle penalizzazioni fiscali vigenti in Italia. Con, in più, i vantaggi che ne conseguono sempre in termini di svecchiamento e di maggiore sicurezza del parco circolante".

Parco circolante vetture (2020)



Fonte: stima UNRAE