

Aumentare le tasse sulle auto aziendali? C'è chi lo propone per spingere le elettriche



L'organizzazione Transport&Environment ipotizza una revisione delle imposte sui fringe benefit per favore le vetture full electric

C'è una proposta di alzare il peso fiscale sulle auto aziendali. Sì, proprio mentre l'**Aniasa**, associazione dei noleggiatori, compie sforzi immani da anni per ottenere un'equità fiscale per le company car, nell'ambito di quella filosofia di non chiedere aiuti ma solo parità di condizioni sul mercato, "level playing field" con le parole del suo presidente **Alberto Viano**, c'è chi rema nella direzione opposta. Si tratta di Transport&Environment, organizzazione lobbistica, che propone «una graduale riduzione dei loro margini di deduzione fiscale». Questa misura punitiva si accompagnerebbe a «una deducibilità integrale del costo dei veicoli elettrici, disincentivando la scelta di mezzi inquinanti». Suggestiscono anche di «rivedere le imposte sui **fringe benefit** sostenendo il dipendente che sceglie le auto in base all'impatto ambientale».

«Le auto aziendali - spiega Elena Lake, responsabile flotte elettriche di T&E Italia - dovrebbero essere il primo obiettivo dell'elettrificazione stradale, grazie all'effetto di rimbalzo positivo sul mercato dell'usato e sull'accessibilità della transizione ecologica per le famiglie medie». «Il nostro Paese, tuttavia, è ancora in ritardo rispetto alle azioni degli altri governi europei e continua a garantire un trattamento privilegiato alle imprese dotate di flotte inquinanti attraverso la concessione di generosi incentivi fiscali. Una scelta che spiega la lentezza della diffusione dei veicoli elettrici nel canale aziendale».

Company car

Company car e generosi incentivi fiscali sono concetti che non abbiamo mai visto nella stessa frase, ma c'è sempre una prima volta. Evidentemente, T&E si riferisce al fatto che gli incentivi previsti per le auto termiche siano estesi, seppur parzialmente, anche alle auto a noleggio. Ignora, T&E, come proprio il noleggio abbia contribuito a spingere qualche automobilista, siamo sotto il 4% e in calo, a scegliere un'auto a pile, grazie al fatto che lo solleva dal rischio dell'ignoto valore residuo e gli consente, dopo due/tre anni, di tornare al motore termico laddove l'esperienza dovesse risultare indigesta.

Il mercato

Però il **noleggio aiuta, non fa miracoli**. Nel 2022 le immatricolazioni di auto full electric in Italia hanno segnato un calo del 25%, rispetto a un già scarso 2021, sia nel noleggio sia negli altri canali. È vero che le elettriche costano care, ma è altrettanto vero che allungando il periodo del finanziamento o del noleggio il costo mensile dell'auto si può livellare facilmente. Evidentemente T&E non accetta che non siano i soldi la vera ragione per cui tanti automobilisti rifiutano questa motorizzazione, optando per un ibrido, anche plug-in con la spina, pur di avere la certezza di poter rifornire in minuti e camminare sempre. Infine, T&E chiede anche di "introdurre una tassa di immatricolazione basata sul costo del veicolo e sulle emissioni di CO2".

Chiaro il riferimento alle emissioni, meno quello al costo. Se una cosa abbiamo imparato sulle auto elettriche è che costano di più, non di meno, delle termiche: +42% in Italia, secondo Jato Dynamics, una società di analisi, ma +45 in Francia + 51 in UK. C'è qualcosa che non torna, o forse no. Sono le auto elettriche europee a costare tanto, non quelle cinesi. Un'analisi di Jato riporta che l'industria cinese ha tirato fuori molti modelli di vetture elettriche estremamente più economiche di quelle occidentali.

Il gap, a **favore delle cinesi**, va da un meno 40% sulle vetture mid-size al meno 60% sulle grandi. A questo punto, tutto torna. La tassa sull'immatricolazione favorirebbe l'importazione di macchine cinesi, bilanciando il fastidio e l'onere dell'omologazione. Se le proposte avanzate venissero realizzate, T&E stima che nel periodo 2023-2030 si avrebbero 600.000 immatricolazioni aggiuntive di auto elettriche, ossia in media 75.000 auto all'anno in più rispetto alle circa 50.000 attuali. Infine, ci sarebbe "un miglioramento del saldo fiscale quantificato in 1,1 miliardi di euro". Non è chiaro a favore di chi, il miglioramento. Se per le aziende e i dipendenti ovvero per i contribuenti, ossia l'erario. In conclusione, sarebbe un errore sottovalutare questa iniziativa. Fu T&E, quando si accorse che gli automobilisti non ne volevano sapere delle auto a pile, ad avanzare l'idea di vietare la vendita di auto termiche, poi accolta dalla Commissione Europea.

Più recentemente, resisi conto che lo stop al 2035 potrebbe essere modificato dal prossimo Parlamento e dalla prossima Commissione, hanno insistito per anticipare quella data. Adesso viene indicata la leva fiscale di uso immediato, già nel 2023 e dunque inverosimile, per forzare anticipatamente l'adozione del motore elettrico. Il fatto è che questa organizzazione, che dispone di risorse ingenti, pare sia molto influente sulle istituzioni europee. Ma il fatto è anche che tutta questa transizione verso l'auto elettrica, sbandierata per anni come ineluttabile, sembra non lo sia affatto. È sempre più frequente leggere di ripensamenti e riflessioni.

Rimettere tutto in discussione non sembra tanto improbabile come qualcuno si ostina a sostenere. Questa iniziativa di T&E ne è la prova.