

OBIETTIVO RIFORMA

Le critiche e i dubbi che hanno comportato le ultime incentivazioni statali su auto e Lcv spingono sempre di più le aziende della filiera a non voler più provvedimenti spot ma una fiscalità dell'auto meno disincentivante per le aziende italiane

di Pietro Teofilatto

Finalmente sono partiti. Dopo tanti annunci, gli incentivi automotive 2024 sono da inizio giugno in vigore. Ed è stata una partenza a razzo per le auto ad alimentazione elettrica, i cui fondi pari a 240 milioni sono andati esauriti in poche ore. D'altra parte era facilmente prevedibile: in fiduciosa attesa delle agevolazioni, il mercato è restato bloccato per i primi 5 mesi dell'anno e gli ordini via via accumulatisi sono stati oggetto di intensissima attività on line, in quello che è stato in realtà un vero e proprio click day. Una fotografia più nitida potrà essere fatta nei prossimi mesi, quando le prenotazioni sulla piattaforma si trasformeranno in immatricolazioni (per legge entro 270 giorni). Si possono comunque fin d'ora stimare circa 30.000 auto incentivate. Una positiva risposta del mercato, molto diversa da quella delle precedenti campagne incentivi, caratterizzate invece da una



Pietro Teofilatto, Aniasa

Situazione Fondi Incentivi (20 giugno 2024)

AUTOVETTURE



VEICOLI COMMERCIALI



Fonte: www.ecobonus.mise.gov.it

domanda pressoché inesistente. L'aumento della misura, passata da circa 4.000 a fino a 13.000 euro, è stato determinate. Qualche polemica per questa super richiesta, adombrando dubbi su situazioni di accaparramento "da parte di grandi aziende", è stata subito sedata dal Ministro Urso, che in risposta a una interrogazione parlamentare alla Camera ha confermato il corretto funzionamento della piattaforma. Tramite la rete dei concessionari, il 62% delle prenotazioni è stato effettuato da persone fisiche, mentre il restante 38% da persone giuridiche, tra cui le società di noleggio a lungo termine. Valori in linea, ha osservato il Ministro, con le dinamiche del mercato. Dopo il boom delle auto elettriche, un'altra fascia di veicoli incentivati

ha visto esaurirsi le disponibilità: si tratta delle auto usate, per le quali è rimasta solo una manciata di euro. Alla seconda decade di giugno restavano disponibili per le vetture con emissioni di CO₂ tra 0 e 20 g/km (le elettriche, tranne rarissime eccezioni plug-in) solo 1.422 euro. Per la seconda fascia, tra 21 e 60 g/km CO₂, 101 milioni. La terza fascia, tra 61 e 135 g/km di CO₂, registrava la disponibilità di ancora 170 milioni. Infine, per l'usato appena 926 euro. Secondo le stime di Dataforce e di UNRAE, considerando tutti i 952 milioni previsti dalla nuova formulazione, sono incentivabili circa 200.000 vetture (di cui il 12% nella fascia 0-20 g/Km, l'11% in quella 21-60 g/Km e il 77% nella 61-135 g/Km), senza però generare volumi aggiuntivi al mercato. Un mercato

FISCALE

che vedrebbe raggiungere a fine anno quota 1,6 milioni di unità, di cui 90.000 Bev. Per le elettriche si tratta di volumi in aumento del 35% sul 2023, ma che comunque porterebbero la quota in Italia solo al 5,6%. Una percentuale ancora inferiore alla media EU che a maggio 2024 è stata del 12%, quando la Germania è al 13%, il Regno Unito al 15%, la Francia addirittura al 18%.

Senza dubbio gli attuali incentivi hanno dato una scossa e l'eventuale "restituzione" da parte del Governo al Fondo automotive dei 300 milioni presi in prestito forzoso a maggio scorso per finanziare il "DL Coesione" supporterebbero meglio il passaggio alle alimentazioni più ecocompatibili.

IL NOLEGGIO

Con l'avvenuto riequilibrio del valore delle misure agevolative (passate dal 50 al 100%), il noleggio può ancora di più rispondere alla domanda di veicoli elettrici ed ibridi, specialmente con contratti a lungo termine. I dati dei primi 5 mesi dell'anno risentono ovviamente della fase di stallo delle immatricolazioni di vetture e di furgoni. Se il noleggio a breve termine ha potuto procedere ad un congruo rinnovo della flotta (+39% su analogo periodo 2023), il noleggio a lungo termine ha risentito di un rallentamento dell'immatricolato del 10% in attesa degli incentivi. Ma dalle indicazioni degli operatori il noleggio sta riprendendosi e dovrebbe arrivare a fine anno a 500.000 immatricolazioni tra auto e Lcv, confermando un'incidenza del 30-31%.

Sicuramente per il settore gli

incentivi sono un boost di elevato interesse, ma probabilmente il mercato automotive nel suo complesso potrebbe trarre giovamento dalla definizione di un quadro fiscale chiaro e di lungo termine.

Ed allora, nuovi fondi? Forse sì, forse no. Il Ministro Urso, già al Tavolo Automotive di febbraio scorso, non ha dato indicazioni certe sulla possibilità di un rifinanziamento dell'Ecobonus per rendere la misura più strutturale. Piuttosto, non è da escludere la possibilità di una svolta: del resto, il governo ritiene di aver stanziato notevoli risorse per sostenere l'acquisto di auto meno inquinanti e migliorare la penetrazione delle elettriche. Ci sono poi da rilevare le preoccupazioni dell'industria e delle forze occupazionali nazionali, in un'ottica di mitigazione degli effetti del passaggio dalle piattaforme endotermiche a quelle elettriche, non tralasciando che circa l'80% delle auto incentivate sono fabbricate all'estero. D'altra parte bisogna anche considerare che la nuova Commissione Europea che sarà nominata

a luglio non potrà non risentire delle istanze sollecitate dagli ultimi risultati elettorali. Appare comunque improbabile un cambiamento di date, il 2035 sarà confermato, ma saranno concessi spazi ai nuovi carburanti, dando più vita ai motori endotermici, viste anche le innovazioni, per raggiungere la neutralità di Co2 con più strade. Cercando anche nuovi non facili equilibri con la produzione automobilistica cinese, leader mondiale nel 2023 con 13,4 milioni di veicoli messi su strada. Un contesto complesso in cui le inquietudini dell'aumento dei dazi appena annunciati in Europa, (fino al 38% più il 10% già in vigore), Turchia (40%) e di recente negli Usa (102,5%), potrebbero finire con il penalizzare i consumatori/elettori europei, con o senza incentivi.

Che fare? Potrebbe essere l'occasione d'oro per almeno iniziare a riformulare il trattamento fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo attraverso i decreti attuativi della Delega Fiscale, agendo sulla deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di Co2 e riducendo il periodo di ammortamento da 4 a 3 anni. I beneficiari sarebbero le imprese nazionali, quelle che producono e danno lavoro in Italia.

Il noleggio nei primi 5 mesi del 2024

Immatricolazioni	gen/mag 2024	gen/mag 2023	var. % 2024/23	Quota su immatricolato
Noleggio a lungo termine	183.995	204.226	-9,91%	22,56%
Noleggio a breve termine	73.954	53.285	38,79%	9,07%
Totale (vetture e Lcv)	257.949	257.511	0,17%	31,62%
Alimentazioni	gen/mag 2024	gen/mag 2023	var. % 2024/23	
Benzina + MHEV	112.563	99.116	13,57%	
Diesel + MHEV	104.637	115.066	-9,06%	
Full Hybrid	18.792	11.500	63,41%	
Plug-in Hybrid	11.860	18.743	-36,72%	
Elettrico	8.275	9.658	-14,32%	
Gas	1.822	3.428	-46,85%	
Totale	257.949	257.511	0,17%	

Fonte: Dataforce Italia