



PARCO VALENTINO TORINO, 19-23 GIUGNO 2019

IL FUTURO DELL'AUTO TRA BONUS E MALUS

Roma, 26 febbraio 2019

Michele Crisci - Presidente UNRAE: *“L’UNRAE ritiene che l’introduzione dell’eco-tassa (malus) per l’acquisto di una autovettura nuova con emissioni superiori a 160 g/km di CO₂ non avrà alcun effetto sulla riduzione dell’inquinamento atmosferico, né nel breve e né nel lungo periodo, innanzitutto perché la norma è stata tarata sulla CO₂, che è un climalterante e non un inquinante, ma soprattutto perché nelle strade italiane continueranno a circolare veicoli molto più inquinanti (il 34% con oltre 18 anni di età) sui quali occorrerebbe urgentemente intervenire favorendone una massiccia sostituzione. A questo vanno aggiunti gli effetti negativi, anche psicologici, che una imposta genera su tutti i potenziali acquirenti di autovetture. Per quanto riguarda invece gli eco-incentivi (bonus) sulle autovetture nuove con emissioni fino a 70 g/km di CO₂, in principio la direzione è giusta ma il contesto economico in peggioramento contrasterà con lo stimolo che negli auspici del Governo dovrebbe realizzarsi grazie a tale misura. Staremo a vedere, come abbiamo detto sin dall’inizio, gli incentivi non erano necessari e sarebbe stato preferibile focalizzare tutti gli sforzi sulle infrastrutture. Bene dunque la previsione di legge in tal senso, circa la defiscalizzazione degli impianti di ricarica, anche se sarebbe stato auspicabile un intervento più importante. Infine, l’UNRAE ha constatato con dispiacere che il Governo non ha fornito con il dovuto anticipo informazioni sulle modalità operative delle misure lasciando pertanto gli operatori del settore in uno stato di incertezza a pochi giorni dall’entrata in vigore (1° marzo). A tal riguardo l’UNRAE auspica che l’intempestiva attuazione di tali misure non decelerino ulteriormente il trend del mercato.*”

Adolfo De Stefani Cosentino – Presidente Federauto: *“Occorre partire dalla considerazione di quanto accade sul mercato: gli ultimi mesi del 2018 hanno registrato un calo di vendite e immatricolazioni, continuato nel 2019. In questo contesto, l’introduzione del malus sarebbe letto dagli acquirenti come un ulteriore balzello sull’auto, e in quanto tassazione sull’immatricolazione, provocherebbe un’ulteriore contrazione del mercato e lo Stato, in stretta conseguenza con il calo degli acquisti, realizzerebbe meno introiti in termini di IVA e IPT. Non è riducendo l’immissione sul mercato di autovetture rispondenti alle più stringenti regolamentazioni sulle emissioni che è possibile diminuire il livello di inquinamento prodotto dall’autotrazione. Questo obiettivo lo si può raggiungere solamente togliendo dalla circolazione le vetture a più alto inquinamento”.*”

Paolo Scudieri – Presidente ANFIA: *“ANFIA ha in più occasioni cercato di sensibilizzare le istituzioni sulla crisi che stava per colpire il settore automotive, storico precursore dei cicli economici. Ora, il preoccupante calo della produzione industriale, per l’automotive a -3,4% a fine 2018, con una contrazione delle autovetture prodotte del 10%, complici anche gli impatti della regolamentazione europea e della transizione produttiva da essa innescata, comincia a destare attenzione in Parlamento. Speriamo, quindi, di poter introdurre a breve, proprio lavorando con le istituzioni, strumenti di politica industriale adeguati a supportare le imprese in questo difficile momento”.*”



PARCO VALENTINO

TORINO, 19-23 GIUGNO 2019

Angelo Sticchi Damiani – presidente ACI: *“L’Automobile Club d’Italia apprezza la volontà del Governo di rinnovare il parco circolante. Tutte le forme incentivanti come gli eco-bonus vanno in questa direzione e sono le benvenute, ma non possiamo concordare sulle misure penalizzanti eco-malus che invece frenano le vendite ed ostacolano il ricambio. Pur desiderandolo, tante famiglie non riescono a sborsare decine di migliaia di euro per un’auto nuova, quindi sarebbe opportuno aiutare chi sostituisce la sua vecchia auto con una usata più moderna, da Euro 4 in poi, ben più efficiente sotto il profilo dell’ambiente e della sicurezza stradale. Non va dimenticato che il bollo auto è già commisurato alle emissioni dei veicoli, oltre che alla potenza, e proprio in merito alla tassa automobilistica ci lascia perplessi il dimezzamento così concepito alle vetture ultraventennali: sarebbe meglio riservare la facilitazione ai soli veicoli di reale interesse storico, elencati nella lista condivisa con tutte le realtà del settore”.*

Pietro Innocenti - Direttore Generale di Porsche Italia: *“Per come è stato concepito, il provvedimento non è efficace al perseguimento dell’obiettivo di una mobilità realmente sostenibile ed è dannoso per le casse dello Stato. Lo dimostra il fatto che i modelli ibridi ed elettrici sopra i 50.000€ + iva non godono di alcuna forma di incentivo, pur essendo quelli che garantiscono il maggior gettito di imposta indiretta. Per trovare una soluzione al problema delle emissioni occorre invece definire provvedimenti che accelerino lo svecchiamento dell’attuale parco circolante. Per esempio comunicando con il giusto anticipo l’entrata in vigore di meccanismi di malus sulle vetture obsolete e prive di valore storico, in modo da consentire ai consumatori di pianificare per tempo l’acquisto di una auto nuova o usata più recente e quindi meno inquinante”.*

Daniele Maver - Presidente di Jaguar Land Rover Italia: *“Il provvedimento bonus-malus rischia da un lato di non incentivare il rinnovo del parco circolante, dall’altro di complicare ancora di più il quadro di chi si accinge all’acquisto di un’autovettura. Si è infatti assistito negli ultimi mesi ad una forte campagna di demonizzazione dei motori Diesel, che ha generato un progressivo aumento della scelta di motori benzina, che ora diventano però quelli maggiormente colpiti dall’Ecotassa, in quanto presentano consumi ed emissioni CO2 in generale superiori. Vedendo il numero di vetture oggetto di “malus” rispetto a quelle che godranno del “bonus”, è evidente che è una misura destinata ad aumentare la pressione fiscale dell’auto. In puri termini ambientali, inoltre, l’ecotassa non produrrà gli auspicati effetti positivi perché continueranno a circolare veicoli con grande anzianità, mentre si tasserebbero, disincentivandone l’acquisto, veicoli di ultima generazione con prestazioni ambientali superiori alla media del parco circolante”.*

Ercole Messina – Presidente AIRVO: *“Dobbiamo svendere le nostre automobili? Per quanto ridurre l’inquinamento ambientale e rinnovare il parco auto circolante rappresenti una priorità, riteniamo la recente normativa Eco Bonus e Malus, parzialmente efficace per il raggiungimento di tali obiettivi ed altresì incoerente con le logiche comunitarie di sviluppo e di tutela dei vari comparti economici coinvolti”.*

Massimo Nalli – Presidente Suzuki: *“Plaudiamo all’intenzione dichiarata da parte del governo di sostenere l’acquisto di vetture particolarmente efficaci dal punto di vista del consumo e di supportare la realizzazione di colonnine di ricarica. Tuttavia questa misura è fortemente limitata dalle risorse*



PARCO VALENTINO

TORINO, 19-23 GIUGNO 2019

massime messe a disposizione. I 60 milioni previsti per il 2019 basteranno per appena qualche migliaio di vetture, probabilmente meno dell'1% dell'intero mercato, cioè un tasso di innovazione del mercato decisamente insufficiente”.

Roberto Pietrantonio – amministratore delegato Mazda: *“In Mazda riteniamo che questa misura abbia creato “Molto rumore per nulla” disorientando invece i consumatori, con conseguenti rischi su un settore che ha un peso rilevante sul PIL in Italia. Molto rumore per nulla innanzitutto perché, se guardiamo i dati di vendita del 2018, solo il 2,9% delle vetture immatricolate in Italia supera i limiti i 160 g/km di CO2 e addirittura solo lo 0,5% beneficerebbe dell'Ecobonus. Questa sembra un'occasione persa dal governo di attuare un reale confronto tra le parti, laddove le associazioni dei costruttori hanno suggerito a più riprese soluzioni che avrebbero maggiormente inciso rispetto agli obiettivi di riduzione di emissioni di CO2 e di miglioramento della qualità dell'aria. Se a tutto questo si aggiunge il mancato coordinamento con gli Enti locali che agiscono proponendo soluzioni spesso in contrasto con le finalità della manovra stessa, un esempio su tutti la demonizzazione tout-court della tecnologia diesel, si compone un quadro molto confuso e a dir poco preoccupante. Questa preoccupazione cresce ancor di più quando alla mancanza di visione strategica si aggiunge un'approssimativa formulazione dell'implementazione di questa manovra che crea ulteriore sconcerto tra gli operatori. In sintesi, questa misura non porterà benefici concreti rispetto alle emissioni di CO2 ma, piuttosto, generando incertezza tra i consumatori, rischia di deprimere un mercato già in sofferenza con conseguenze importanti sull'economia del Paese”.*

Barbara Santise capo ufficio stampa barbara.santise@parcovalentino.com 3496836354