



*Memoria scritta  
Legge di Bilancio 2022*

*5<sup>a</sup> Commissione permanente (Bilancio)  
Senato della Repubblica*

*Analisi di Mercato e  
Proposte per il Rilancio del Settore*

*22 novembre 2021*



# Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri



Aziende associate

41



Marchi rappresentati

58



Occupati nel settore

160 mila



Fatturato Associate

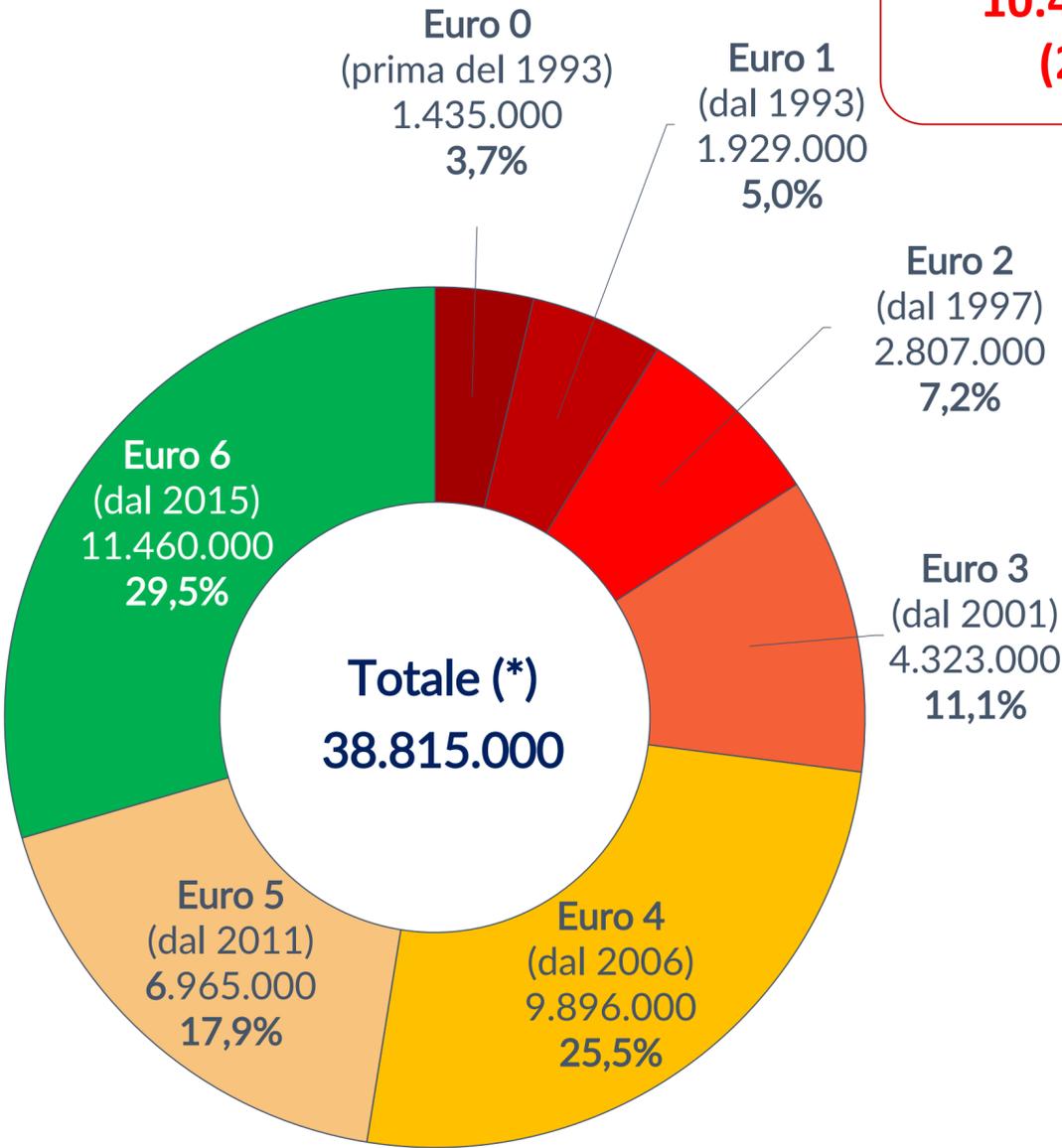
50 mld



UNRAE presidia tutti i comparti auto: vetture, veicoli commerciali e industriali, autobus, rimorchi e semirimorchi

# Un parco circolante vetusto, insicuro, inquinante

## Autovetture



**Ante Euro 4**  
**10.494.000**  
**(27%)**

*...tra i più vecchi in Europa*

## Età media vetture major market UE



**8 anni**



**9 anni**



**9 anni**



**11,8 anni**

Con questo ritmo  
per sostituirlo tutto  
ci vorrebbero...

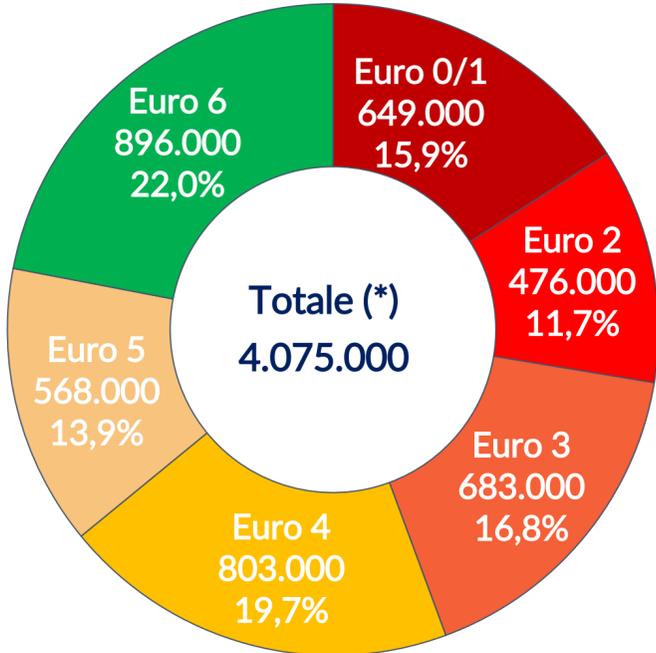
**26 anni**

Standard Europeo	Data Immat.
Euro 1	01/01/1993
Euro 2	01/01/1997
Euro 3	01/01/2001
Euro 4	01/01/2006
Euro 5	01/01/2011
Euro 6	01/09/2015
Euro 6 b	31/08/2018
Euro 6 c (OBD 6-2)	31/08/2019
Euro 6 d (OBD 6-2)	31/12/2020

\* stime al 30.06.2021

# Un parco circolante vetusto, insicuro, inquinante

## Veicoli commerciali



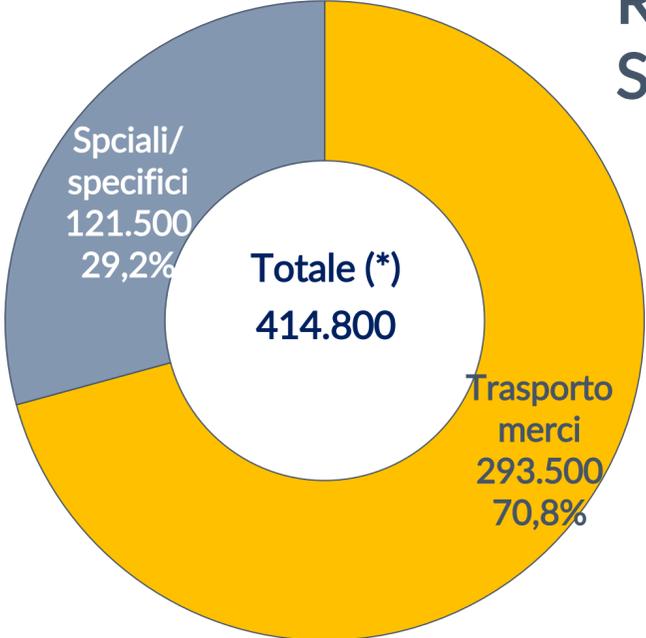
ante Euro 4  
1.808.000  
(44,4%)

Con questo ritmo, per sostituirlo tutto, ci vorrebbero...

← 22 anni

29 anni →

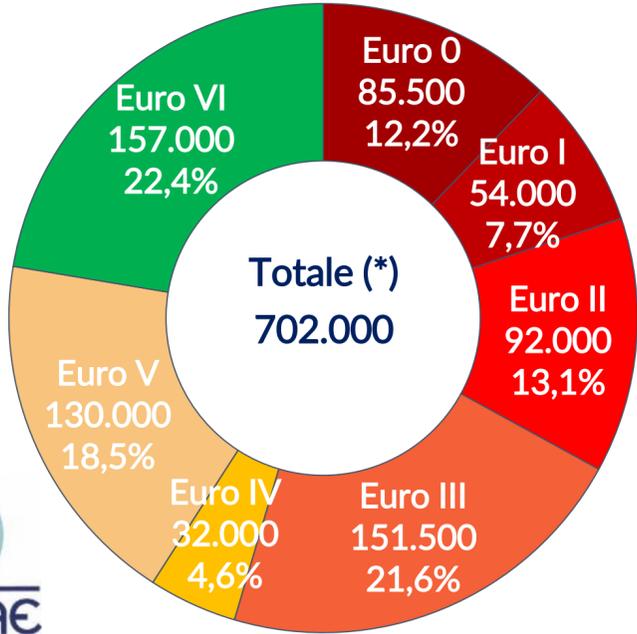
## Rimorchi e Semirimorchi



Età media: 17 anni

*...tra i più vecchi in Europa*

## Veicoli Industriali (>3,5t)



ante Euro IV  
383.000  
(54,6%)

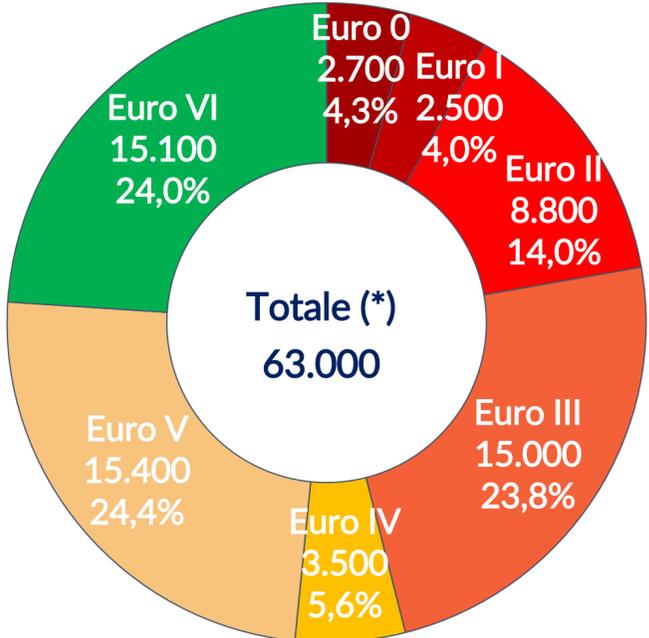
Con questo ritmo, per sostituirlo tutto, ci vorrebbero...

← 27 anni

26 anni →

Età media: 14 anni

## Autobus



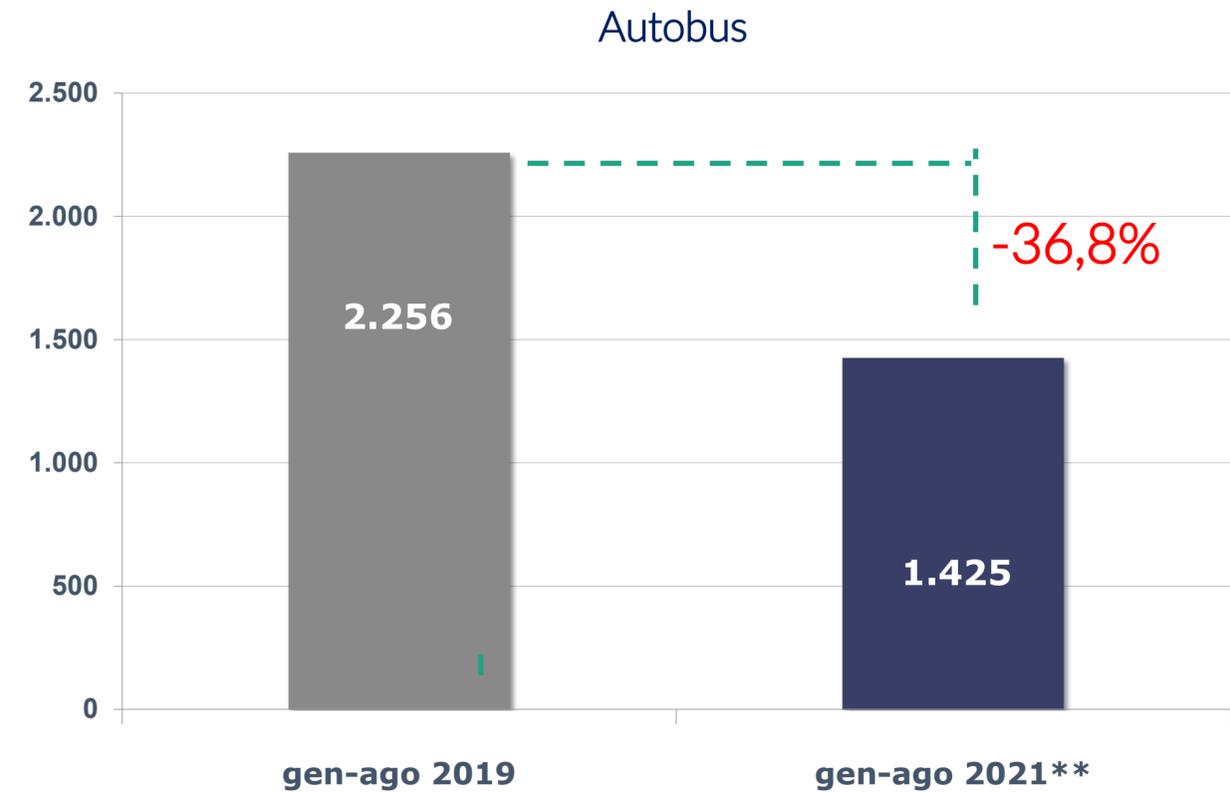
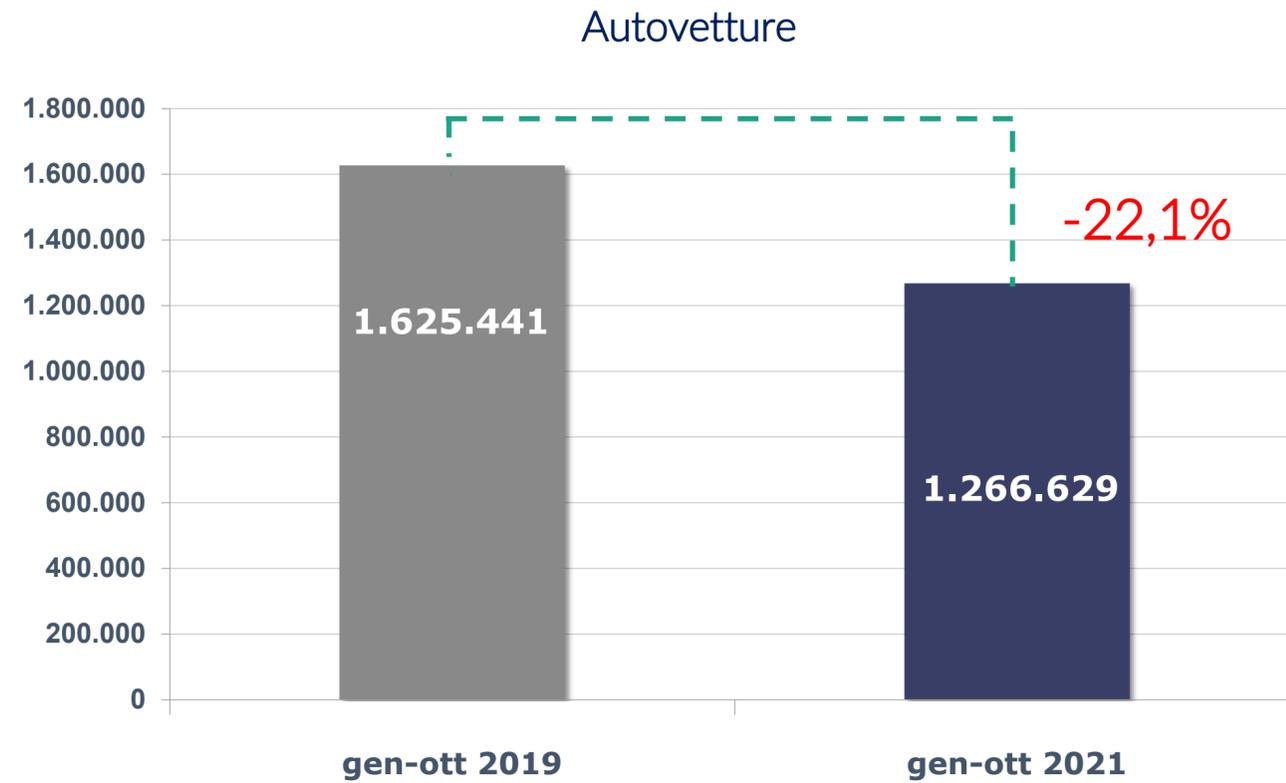
ante Euro IV  
29.000  
(46,0%)

Età media: 12 anni



\* stime UNRAE al 30.06.21

# Il mercato 2021: trasporto persone

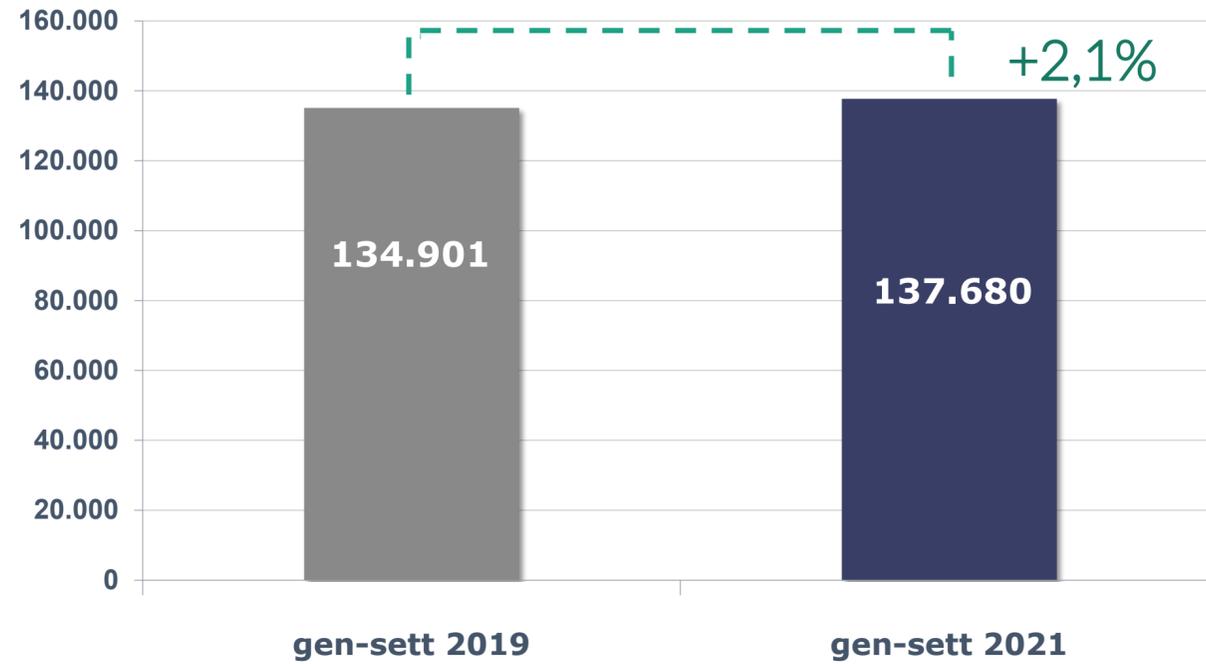


- Settembre: -32,7% vs 2020
- Ottobre: -35,7% vs 2020

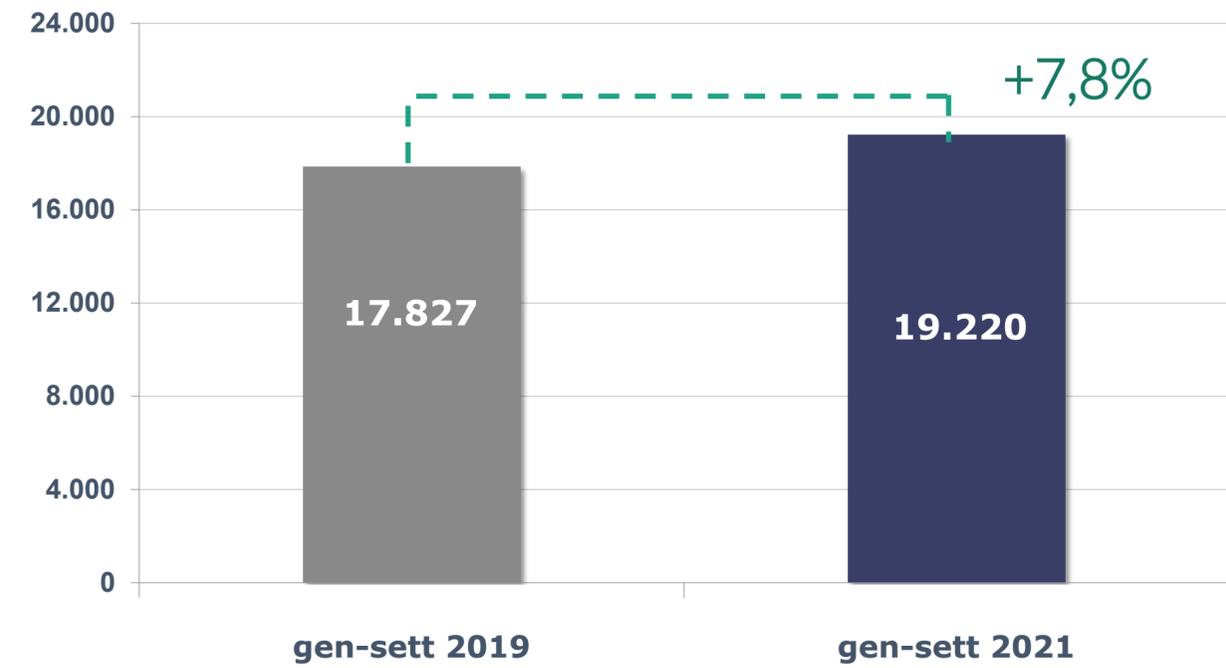
\*\* dati provvisori

# Il mercato 2021: trasporto merci

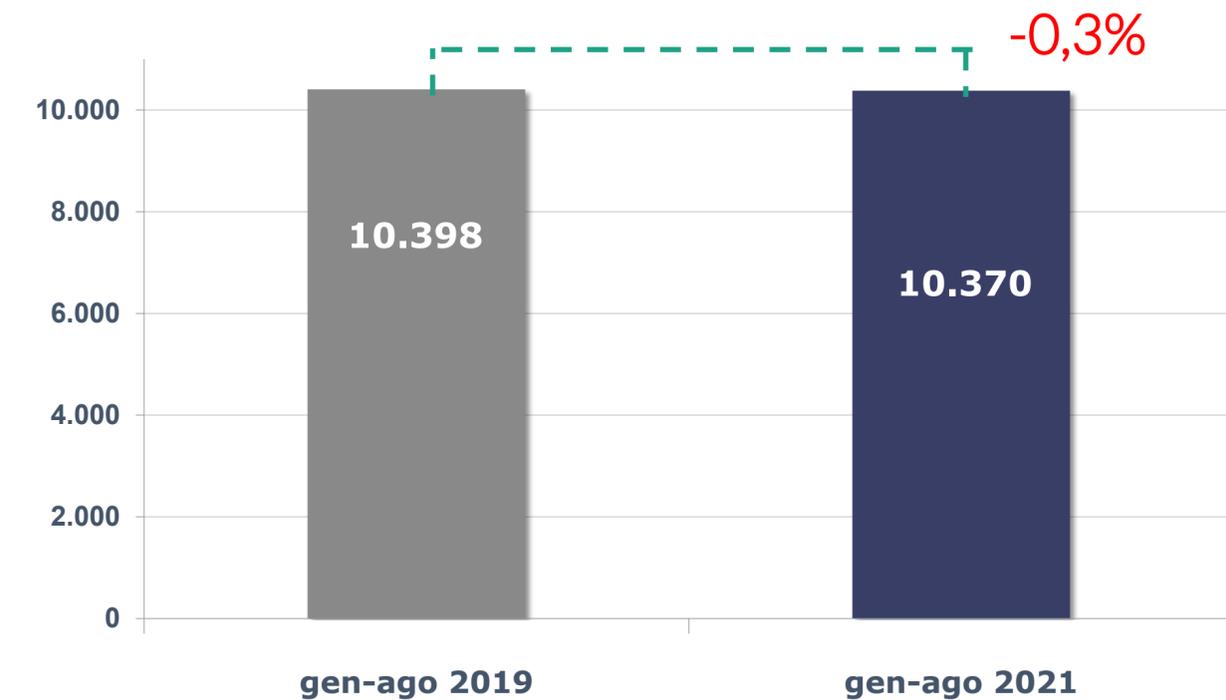
Veicoli Commerciali\*



Veicoli Industriali\*

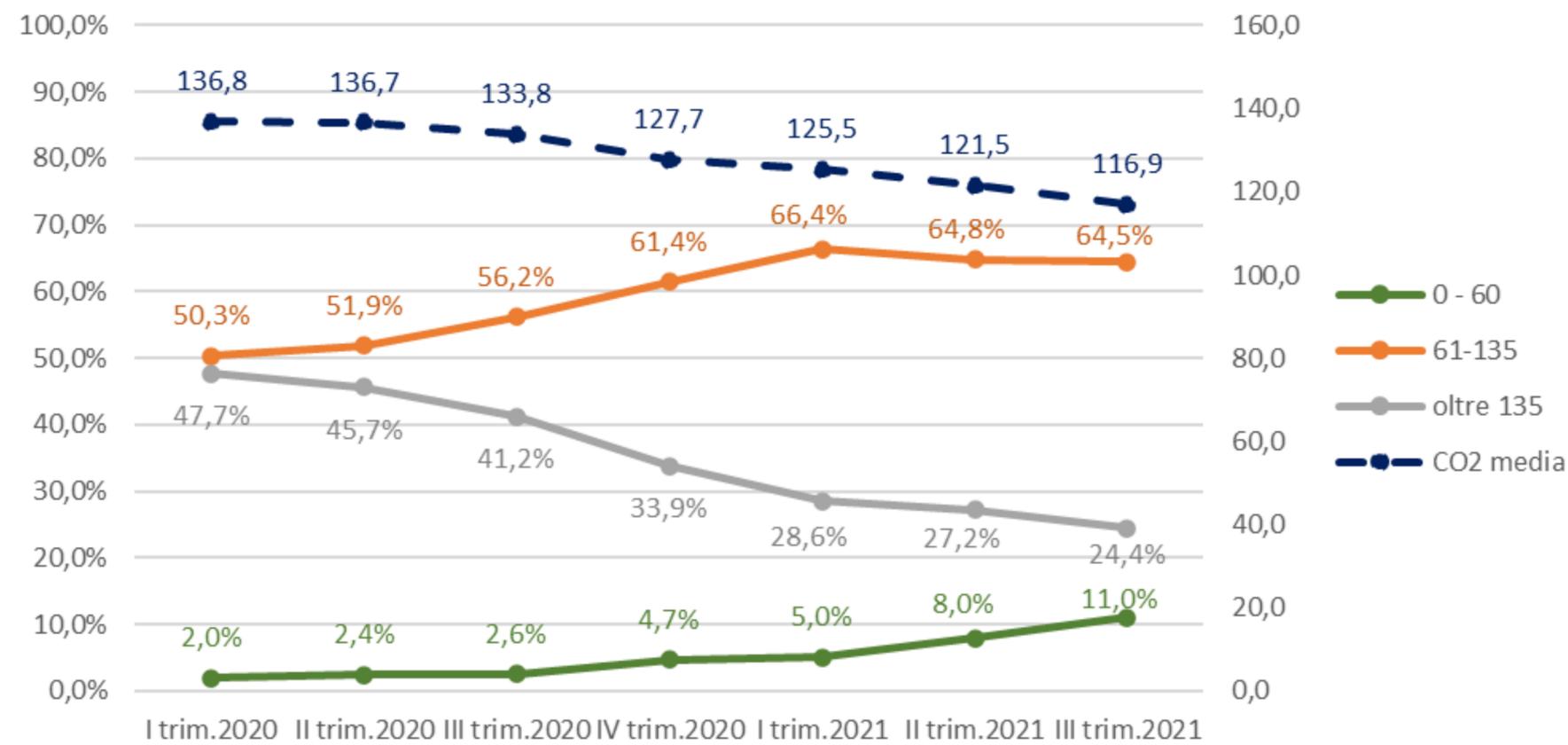


Rimorchi e Semirimorchi\*



# Determinante il ruolo delle fasce incentivata per abbattere la CO<sub>2</sub>

quote% immatricolato e CO<sub>2</sub> media

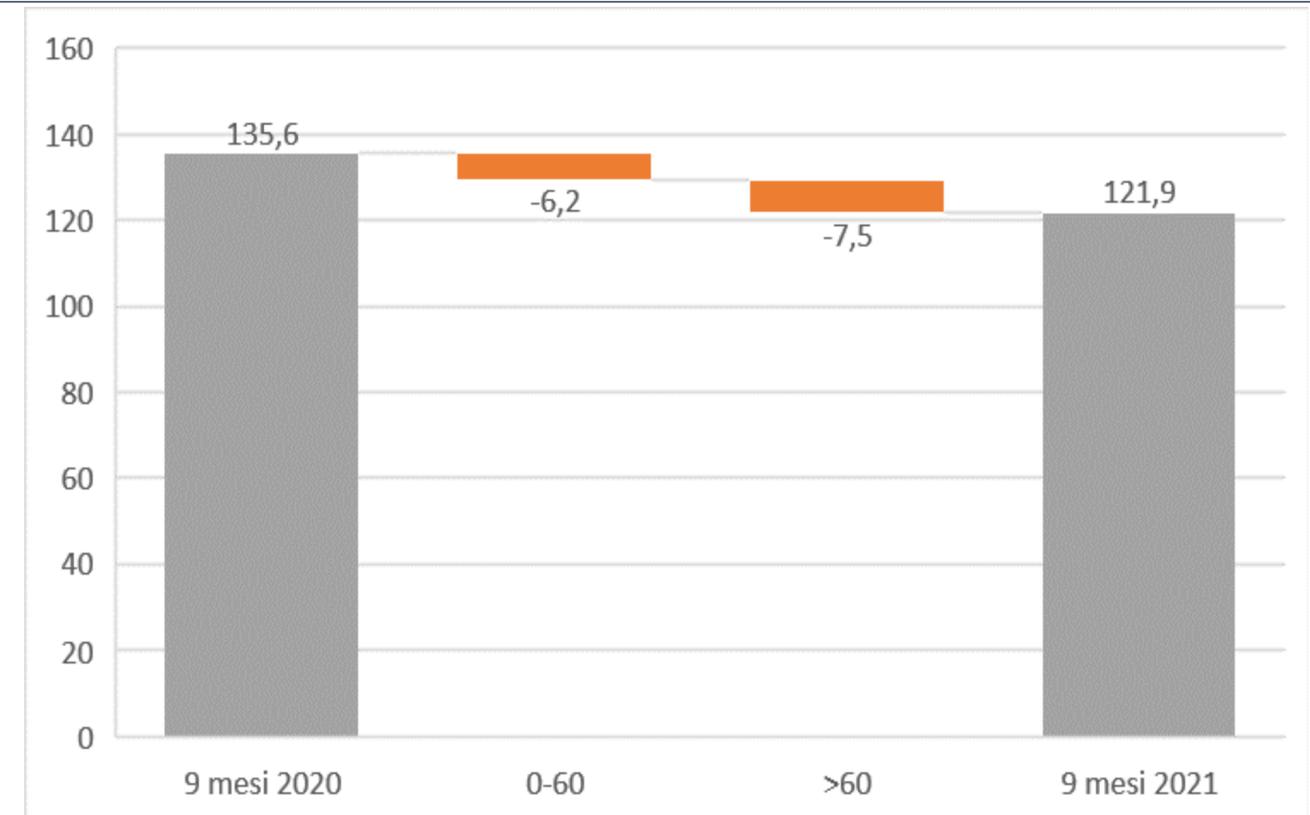


Metodo UNRAE

Nei primi 9 mesi 2021 (con LdB21, DL Sostegni ed Ecobonus) la CO<sub>2</sub> totale delle nuove immatricolazioni è scesa di **13,7 g/Km**, di cui:

- **6,2 g/Km** grazie alla fascia 0-60, la cui quota è aumentata di 5,3 punti (*incentivi = € 7.170 / grammo di CO<sub>2</sub>*);
- **7,5 g/Km** grazie alla fascia 61-135, la cui quota è aumentata di 12,3 punti a discapito di quelle superiori (*incentivi = € 2.940 / grammo di CO<sub>2</sub>*).

Fasce CO <sub>2</sub> g/km	quote% imm.			CO <sub>2</sub> media (g/km)		
	9 mesi 2020	9 mesi 2021	Diff.	9 mesi 2020	9 mesi 2021	Diff.
fino a 60	2,3	7,6	+5,3	8,2	18,0	+9,8
61-135	53,0	65,3	+12,3	123,8	120,0	-3,8
oltre 135	44,7	27,1	-17,6	156,2	155,7	-0,5
Totale	100,0	100,0		135,6	121,9	-13,7



# Il ruolo degli incentivi nello svecchiamento del parco circolante

## Autovetture

	0 - 20 (g/km)	21 - 60 (g/km)	61-135 (g/km)	Totale (1/01-30/09)	unità	%
con rottamazione	6,2 %	2,6 %	91,2 %	100,0 %	203.500	83,2
senza rottamazione	44,3 %	55,7 %		100,0 %	41.000	16,8
<b>Totale incentivate</b>	<b>12,6 %</b>	<b>11,4 %</b>	<b>76,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>244.500</b>	

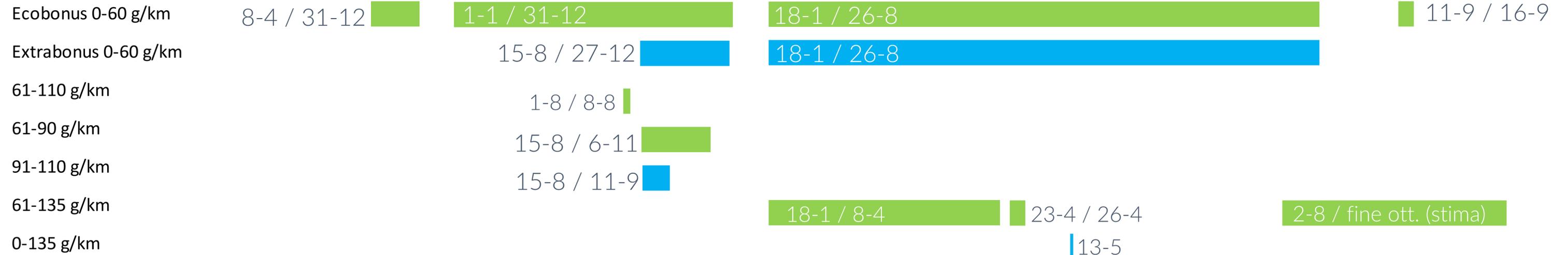
## Veicoli Commerciali

	Elettrici	Ibridi o alternativi	Altre alimentazioni	Totale (1/01-30/09)	unità	%
con rottamazione	2,6 %	12,6 %	84,8 %	100,0 %	7.350	15,0
senza rottamazione	10,4 %	8,7 %	80,9 %	100,0 %	42.350	85,0
<b>Totale incentivate</b>	<b>9,3 %</b>	<b>9,2 %</b>	<b>81,5 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>49.700</b>	

# Incentivi 2019-2021: I continui «*Stop & Go*» danneggiano il mercato

2019    2020 T1    2020 T2    2020 T3    2020 T4    gen-21    feb-21    mar-21    apr-21    mag-21    giu-21    lug-21    ago-21    set-21    ott-21    nov-21    dic-21

## Autovetture



## Veicoli Commerciali



## Usato M1



*Totale investimento pubblico 2019-21*

*1.680 (+40 usato) milioni €*

# ...ma il mercato «non regge» e il gettito fiscale crolla

2020

**1.381.668**

-27,9% vs 2019  
(- 535.000 u.)

2021

**1.500.000 \***

+8,5% vs 2020

-21,8% vs 2019  
(- 417.000 u.)

2022

**1.550.000 \***

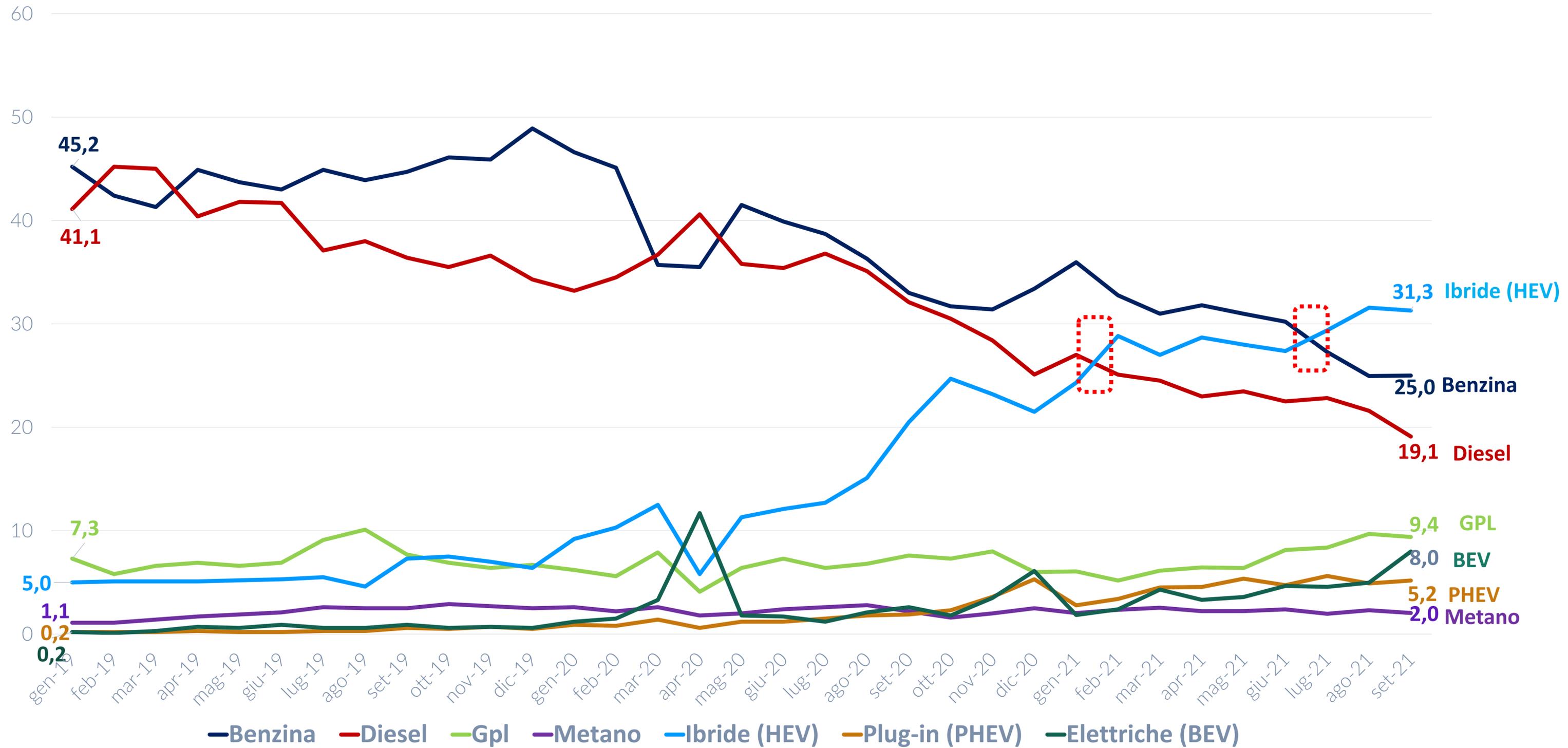
+3,3% vs 2021  
+12,2% vs 2020

-19,1% vs 2019  
(- 367.000 u.)

\* stime UNRAE

**1.319.000 unità perse vs 2019**  
**-5,6 mld € solo di IVA**

# La transizione energetica in Italia è avviata da tempo...



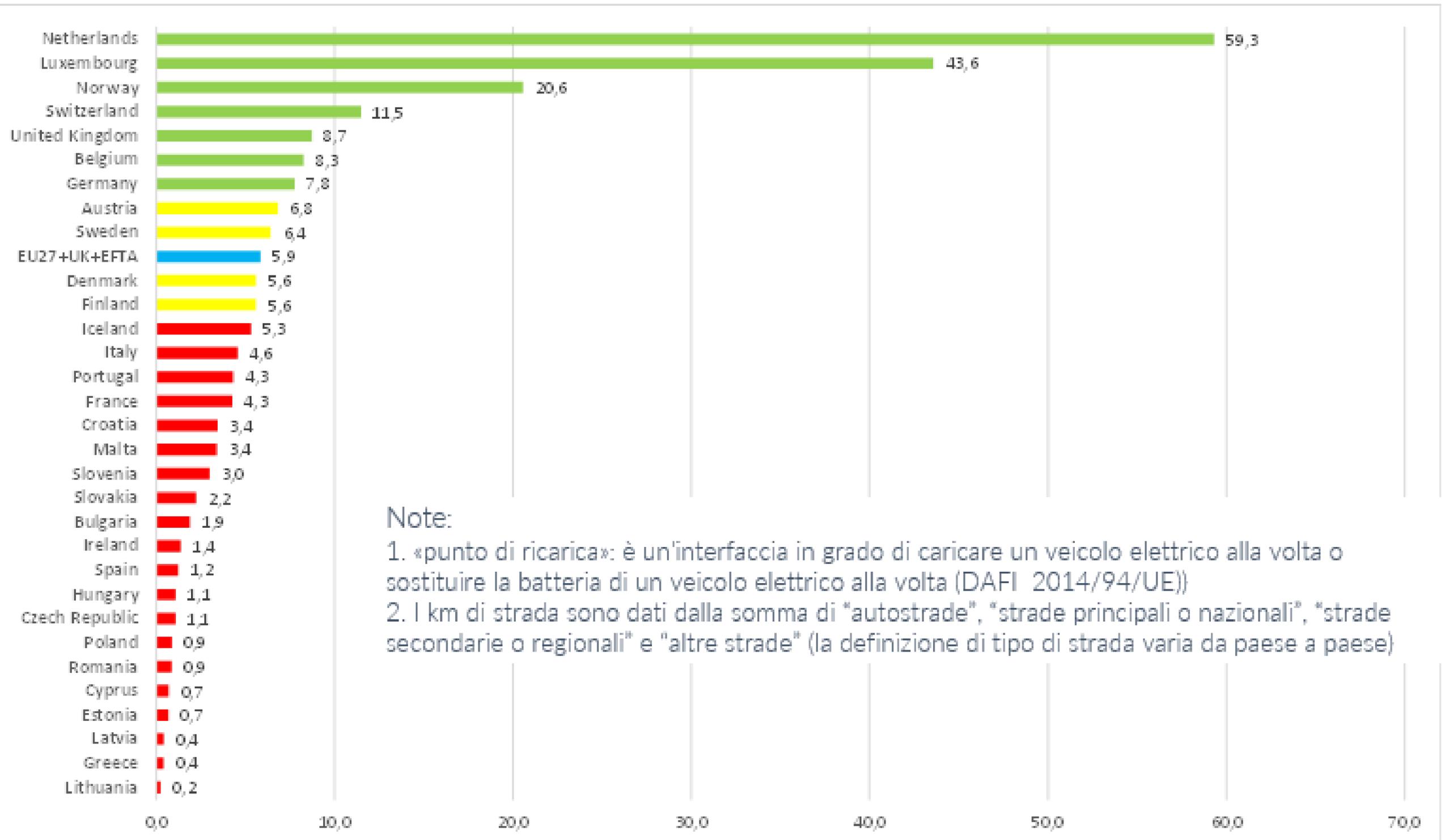
# Infrastrutture di Ricarica pubbliche: il confronto europeo (giugno 2021)

N. PUNTI RICARICA

Totale % >22kW

Totale	% >22kW
82.615	3%
1.259	1%
19.539	33%
8.208	19%
36.894	21%
12.816	6%
50.083	18%
9.353	18%
14.173	16%
340.308	15%
4.172	16%
4.361	17%
685	18%
22.471	10%
3.443	25%
47.224	11%
918	43%
97	1%
1.167	17%
1.272	36%
382	30%
1.372	22%
8.250	32%
2.264	22%
1.424	51%
3.674	38%
747	43%
69	35%
408	42%
294	81%
498	6%
176	58%

N. PUNTI RICARICA / 100 KM



Note:

- «punto di ricarica»: è un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta (DAFI 2014/94/UE)
- I km di strada sono dati dalla somma di "autostrade", "strade principali o nazionali", "strade secondarie o regionali" e "altre strade" (la definizione di tipo di strada varia da paese a paese)



# Le proposte dell'UNRAE

## 1. Rilanciare la domanda del mercato autovetture favorendo il ricambio del parco circolante:

- prorogare e rinforzare il cd. Ecobonus (0-60 g/Km di CO<sub>2</sub>) per rilanciare i consumi aiutando l'ambiente (piano triennale)
- incentivare l'acquisto di veicoli a basse emissioni (61-135 g/Km CO<sub>2</sub>) solamente a fronte di rottamazione (2022)

## 2. Necessaria in tempi rapidi la realizzazione di IdR per i veicoli elettrici, a idrogeno e a gas:

- prevedere aree di rifornimento dedicate anche in autostrada, presso poli logistici e ZTL (anche per i veicoli industriali)

## 3. Liberare le imprese italiane dalla penalizzazione nella fiscalità delle auto aziendali:

- aumentare detraibilità IVA, costo deducibile, quota ammortizzabile per i veicoli che godono del cd. Ecobonus (0-60 g/Km di CO<sub>2</sub>)
- adeguare i valori soglia del cd. fringe benefit per i veicoli aziendali ai valori del cd. Ecomalus

## 4. Rilanciare il trasporto merci favorendo il ricambio del parco circolante:

- incentivare l'acquisto di veicoli nuovi prevedendo l'obbligo di rottamazione (1 piano triennale per VC + 1 piano triennale per VI)
- prorogare la cd. Nuova Sabatini, rifinanziare e aumentare il credito d'imposta a sostegno delle imprese di autotrasporto

## 5. Cambiare passo per lo sviluppo del trasporto persone:

- incentivare il rinnovo del parco (TPL e privati) a fronte di rottamazione a sostegno dei servizi di linea e turistici
- accelerare le gare pubbliche (TPL) per procedere con tempestività all'aggiudicazione delle stesse



**Grazie per l'attenzione.**



# **Le proposte per il rilancio della domanda del settore automotive italiano**

***Legge di Bilancio 2022***

## Indice

<b>1. AUTOVETTURE (M1) E VEICOLI COMMERCIALI (N1)</b> .....	<b>1</b>
<b>1.A _ Ecobonus: autovetture (M1) e veicoli commerciali (N1)</b> .....	<b>2</b>
<i>Emendamento 1.A</i> .....	3
<b>1.B _ Veicoli aziendali: revisione dei parametri di detraibilità dell'IVA e di deducibilità dei costi per i veicoli con emissioni di CO2 fino a 60 g/Km</b> .....	<b>6</b>
<i>Emendamento 1.B</i> .....	7
<b>1.C _ Adeguamento soglie fringe benefit ai valori del cd. Ecomalus</b> .....	<b>8</b>
<i>Emendamento 1.C</i> .....	8
<b>2. VEICOLI INDUSTRIALI (N2, N3)</b> .....	<b>9</b>
<b>2.A_ Veicoli industriali (N2, N3): costituzione di un fondo ad hoc per il rinnovo del parco</b> .....	<b>10</b>
<i>Emendamento 2.A</i> .....	11
<b>2.B _ Proroga del cd. credito di imposta e revisione della misura per i prossimi 3 anni</b> .....	<b>12</b>
<i>Emendamento 2.B</i> .....	13

**1. AUTOVETTURE (M1)  
E VEICOLI COMMERCIALI (N1)**

## 1.A \_ Ecobonus: autovetture (M1) e veicoli commerciali (N1)

La proposta mira a dotare l'Italia di un piano pluriennale strutturato in grado di fornire agli operatori di mercato, industriali e ai cittadini una **prospettiva certa di medio-lungo periodo** in termini di **supporto alla domanda per incentivare l'acquisto di veicoli a zero / bassissime emissioni nel triennio 2022-2024**, seguendo l'esempio di quanto già fatto dagli altri principali Paesi UE.

Il differenziale di prezzo tra un veicolo convenzionale e uno elettrico è ancora troppo alto affinché il mercato si orienti in autonomia verso questo tipo di mobilità. Pertanto, è necessario prevedere **misure strutturali e pluriennali di supporto diretto al mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri**.

L'attuale Ecobonus per veicoli a basse emissioni, **introdotto in via sperimentale con la Legge di Bilancio 2019 e in scadenza al 31 dicembre 2021**, si è rivelato uno **strumento indispensabile per la diffusione di veicoli ecologici nel nostro Paese**, tanto che i numeri sul nuovo immatricolato risultano invertiti rispetto a qualche anno fa in termini di penetrazione delle alimentazioni alternative, con particolare riferimento ai veicoli altamente elettrificati (full electric e plug-in hybrid).

In coerenza con i sempre più ambiziosi target UE di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e con gli impegni assunti dall'Italia nella lotta al cambiamento climatico, risulta **indispensabile rinnovare la misura anche per il triennio 2022-2024 per incentivare l'acquisto di autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero / bassissime emissioni**. In particolare, sono incentivate le seguenti categorie di veicoli:

1. Autovetture con emissioni comprese tra 0 e 60 CO<sub>2</sub>g/Km per il triennio 2022-2024.
2. Autovetture con emissioni comprese tra 61 e 135 CO<sub>2</sub>g/Km per il solo 2022.
3. Veicoli commerciali leggeri per il triennio 2022-2024.

Per coprire il fabbisogno del triennio, si stima la necessità di **poco più di 3,7 miliardi di euro**, di cui circa 3,1 miliardi di euro destinati a autovetture elettriche e plug-in (fascia 0-60 CO<sub>2</sub>g/km) e veicoli commerciali full electric.

Le modalità applicative del fondo ecobonus sono immutate rispetto alla precedente misura, con l'eccezione delle **seguenti modifiche migliorative** rispetto all'impianto precedente:

- La **tempistiche di consegna sono estese dagli attuali 180 giorni fino a 300 giorni dalla data di prenotazione dell'incentivo**. Tale modifica si rende indispensabile perché la crisi delle materie prime, in particolare dei semiconduttori, sta generando ritardi di molti mesi nei tempi di produzione e consegna dei veicoli.
- Viene introdotta una **maggiore flessibilità per il MiSE nella gestione delle risorse sulle varie fasce**, in modo poter rispondere rapidamente alle caratteristiche contingenti del mercato dell'auto, evitando situazioni di "intermittenza" come quelle registrate negli ultimi mesi, che sono inique tanto per il mercato quanto per i cittadini.

Emendamento 1.A

Art. X

(Incentivi all'acquisto di veicoli a zero e ridotte emissioni)

1. A chi acquista dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto, è riconosciuto un contributo parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro (CO2 g/Km), nonché all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe inferiore ad Euro 6, a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 2.000 euro in caso di rottamazione e 1.000 euro in assenza di rottamazione, secondo gli importi di cui alla seguente tabella:

CO2 g/Km	2022	2023	2024
<b>0-20</b>			
<i>con rottamazione</i>	€ 7.000	€ 6.000	€ 5.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 4.500	€ 3.500	€ 2.500
<b>21-60</b>			
<i>con rottamazione</i>	€ 3.500	€ 3.000	€ 2.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 2.000	€ 1.500	€ 1.000

2. A chi acquista dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 40.000 euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto, qualora il numero di grammi (g) di anidride carbonica (CO2) emessi per chilometro (Km) sia compreso tra 61 e 135, con contestuale rottamazione di un veicolo omologato in una classe inferiore ad Euro 6, è riconosciuto un contributo di euro 1.250 a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 2.000 euro, nel limite di risorse pari a euro 350 milioni riferite alla dotazione del fondo di cui al successivo comma 13 lettera a).

3. A chi acquista, a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2024, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica, è riconosciuto un contributo differenziato in base alla massa totale a terra del veicolo, all'alimentazione e all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe inferiore ad Euro 6/VI, secondo gli importi di cui alle seguenti tabelle riferite alle singole annualità:

Massa totale a terra	BEV e FCEV			Alimentazioni Alternative (CNG-GPL mono e bifuel, Ibrido)			Altre Alimentazioni		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>0 - 1,999 ton</b>									
<i>con rottamazione</i>	€ 4.000	€ 3.000	€ 2.000	€ 1.800	€ 1.400	€ 1.000	€ 1.500	€ 1.200	€ 1.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 3.200	€ 2.200	€ 1.200	-	-	-	-	-	-
<b>2 - 3,299 ton</b>									
<i>con rottamazione</i>	€ 5.600	€ 4.600	€ 3.600	€ 2.500	€ 1.800	€ 1.200	€ 2.000	€ 1.500	€ 1.200
<i>senza rottamazione</i>	€ 4.800	€ 3.800	€ 2.800	-	-	-	-	-	-
<b>3,3 - 3,5 ton</b>									
<i>con rottamazione</i>	€ 8.000	€ 7.000	€ 6.000	€ 3.500	€ 2.800	€ 2.000	€ 3.000	€ 2.500	€ 2.000
<i>senza rottamazione</i>	€ 6.400	€ 5.400	€ 4.400	-	-	-	-	-	-

4. Nel caso in cui l'acquisto del veicolo di cui ai commi da 1 a 3 sia subordinato al totale o parziale finanziamento dell'importo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141, e l'acquirente può in ogni caso estinguere o surrogare il finanziamento stesso in qualsiasi momento e senza penali.

5. Il veicolo consegnato per la rottamazione deve essere intestato da almeno dodici mesi allo stesso soggetto intestatario del nuovo veicolo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, deve essere intestato, da almeno dodici mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari.

6. Nell'atto di acquisto deve essere espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e sono indicate le misure dell'eventuale sconto praticato dal venditore e del contributo statale di cui ai commi da 1 a 3.

7. Entro trenta giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di avviare il veicolo usato per la demolizione e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

8. Ai fini di quanto disposto dal comma 7, il venditore consegna i veicoli usati ai centri di raccolta appositamente autorizzati, anche per il tramite delle case costruttrici al fine della messa in sicurezza,

della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione. I veicoli suddetti non possono essere rimessi in circolazione.

9. I contributi di cui ai commi da 1 a 3 sono corrisposti all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto e non sono cumulabili con altri incentivi di carattere nazionale.

10. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo quale credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate. Contestualmente al riconoscimento del credito d'imposta le imprese costruttrici o importatrici ricevono il dettaglio delle pratiche che concorrono alla formazione del suddetto credito d'imposta.

11. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore.

12. Continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, fatta eccezione per il termine di scadenza per il completamento della procedura, prevista dal citato decreto ministeriale, di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato a trecento giorni a decorrere dalla data di inserimento della prenotazione.

13. Per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui ai commi da 1 a 3 è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo con una dotazione di 3.730 milioni di euro, quale limite di spesa secondo la seguente ripartizione annuale:

- a) per il 2022: 900 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO<sub>2</sub> e 21-60 g/km CO<sub>2</sub>; 350 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nella fascia 61-135 g/km CO<sub>2</sub>; 150 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1, di cui 30 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici.
- b) per il 2023: 1.000 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO<sub>2</sub> e 21-60 g/km CO<sub>2</sub>; 110 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1, di cui 30 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici.
- c) per il 2024: 1.100 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO<sub>2</sub> e 21-60 g/km CO<sub>2</sub>; 120 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1, di cui 50 milioni ai veicoli esclusivamente elettrici.

14. Con uno o più decreti del direttore generale della Direzione generale per la politica industriale, l'innovazione e le PMI del Ministero dello Sviluppo Economico, vengono messe a disposizione le eventuali risorse residue della dotazione del fondo. La ripartizione delle risorse di cui al comma 13 può essere modificata in qualsiasi momento con i medesimi provvedimenti del Ministero.

## **1.B \_ Veicoli aziendali: revisione dei parametri di detraibilità dell'IVA e di deducibilità dei costi per i veicoli con emissioni di CO2 fino a 60 g/Km**

Al fine di colmare il gap competitivo rispetto agli altri Paesi europei di cui sono vittime le aziende operanti in Italia in tutti i settori merceologici, si ritiene opportuno allineare la fiscalità delle auto aziendali a quella dei principali Paesi europei in termini di detraibilità IVA (per la quale l'Italia è in continua deroga da oltre 30 anni) e di deducibilità dei costi per i veicoli aziendali e in particolare per quelli a zero e a bassissime emissioni.

In sostanza, con l'obiettivo di garantire un mix ambientalmente più virtuoso delle immatricolazioni di vetture nuove con un aumento del loro volume totale e di accelerare così anche il rinnovo del parco auto aziendale, si propone:

- la detraibilità dell'IVA al 100% per i veicoli rientranti nella fascia di emissioni di CO2 0-20 g/Km e all'80% per quelli rientranti nella fascia di emissioni di CO2 21-60 g/Km;
- l'innalzamento del tetto massimo dei costi deducibili fino a € 50.000 (da aggiornare agli indici ISTAT con cadenza biennale) per i veicoli con emissioni di CO2 fino a 60 g/Km, al fine di allineare la fiscalità del nostro Paese (che attualmente stabilisce il limite massimo a € 18.076) a quella dei principali Paesi europei;
- l'aumento della quota ammortizzabile dal 70% al 90% (per le auto in uso promiscuo dai dipendenti) e dal 20% al 40% (per le categorie professionali degli esercenti arti e professioni) per i veicoli con emissioni di CO2 fino a 60 g/Km.

Si suggerisce pertanto di provvedere al finanziamento delle misure, stanziando risorse come da tabella sotto riportata:

Periodo	Investimento pubblico (€) Detraibilità IVA	Investimento pubblico (€) Deducibilità costi (importo per l'intero periodo di ammortamento)	Investimento pubblico (€) totale
2022	190.000.000	370.000.000	560.000.000
2023	330.000.000	460.000.000	790.000.000
2024	405.000.000	500.000.000	905.000.000

## Emendamento 1.B

### Art. XXX

(Revisione dei parametri di detraibilità dell'IVA e di deducibilità dei costi per i veicoli con emissioni di CO2 fino a 60 g/Km)

1. A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, la detrazione di cui all'articolo 19-bis.1 del Decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 è ammessa nella misura del 100 per cento per l'acquisto di autoveicoli le cui emissioni sono comprese nella fascia 0-20 g di CO2 per km e nella misura dell'80 per cento per l'acquisto di autoveicoli le cui emissioni sono comprese nella fascia 20,01-60 g di CO2 per km.
2. A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, la deducibilità di cui all'articolo 164, comma 1, lettera b), terzo periodo, del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è ammessa nella misura del 40 per cento relativamente alle autovetture le cui emissioni sono comprese nella fascia 0-60 g di CO2 per km. Per i medesimi autoveicoli, non si tiene conto della parte del costo di acquisizione che eccede 50.000 euro. La parte eccedente è soggetta ad aggiornamento agli indici ISTAT a cadenza biennale.
3. A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, l'ultimo periodo dell'articolo 164, comma 1, lettera b), del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è soppresso.
3. A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, la deducibilità di cui all'articolo 164, comma 1, lettera b-bis), del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è ammessa nella misura del 90 per cento relativamente alle autovetture le cui emissioni sono comprese nella fascia 0-60 g di CO2 per km.
4. Per le finalità di cui al presente articolo è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo con una dotazione di 634 milioni di euro per il 2022, di 882 milioni di euro per il 2023 e di 1.005 milioni di euro per il 2024.
5. Agli oneri di cui al comma 4 si provvede ai sensi .....

## 1.C \_ Adeguamento soglie fringe benefit ai valori del cd. Ecomalus

La seguente proposta adegua la normativa relativa al cd. fringe benefit ai valori soglia del cd. Ecomalus, per rendere omogenea la penalità sui veicoli che superano un certo livello di emissioni ambientali.

Normativa vigente (dal 1° gennaio 2021)	Proposta di modifica (dal 1° gennaio 2022)
Imposizione 25% per la fascia 0-60 g/Km	Identica
Imposizione 30% per la fascia 61-160 g/Km	Imposizione 30% per la fascia 60,01- <b>190</b> g/Km
Imposizione 50% per la fascia 160-190 g/Km	Imposizione 50% per la fascia <b>190,01-210</b> g/Km
Imposizione 60% per la fascia ≥191 g/Km	Imposizione al 60% per la fascia <b>≥210,01</b> g/Km

In sostanza, bisognerebbe adeguare solo i seguenti valori soglia:

- da 160 a 190,1 g/Km
- da 190 a 210 g/Km

### Emendamento 1.C

#### Art. XXX

(Adeguamento soglie fringe benefit ai valori del cd. Ecomalus)

1. All'articolo 51, comma 4, del testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) per gli autoveicoli indicati nell'articolo 54, comma 1, lettere a), c) e m), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i motocicli e i ciclomotori di nuova immatricolazione, con valori di emissione di anidride carbonica non superiori a grammi 60 per chilometro (g/km di CO<sub>2</sub>), concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2021, si assume il 25 per cento dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali che l'Automobile club d'Italia deve elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno e comunicare al Ministero dell'economia e delle finanze, che provvede alla pubblicazione entro il 31 dicembre, con effetto dal periodo d'imposta successivo, al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente. Dal 1° gennaio 2021 la già menzionata percentuale è elevata al 30 per cento per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica superiori a 60 g/km ma non a 190 g/km. Qualora i valori di emissione dei suindicati veicoli siano superiori a 190 g/km ma non a 210 g/km, la predetta percentuale è elevata al 50 per cento. Per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica superiori a 210 g/km, la predetta percentuale è pari al 60 per cento».

2. Dall'applicazione della disposizione di cui al comma 1 non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

## **2. VEICOLI INDUSTRIALI (N2, N3)**

## 2.A\_ Veicoli industriali (N2, N3): costituzione di un fondo ad hoc per il rinnovo del parco

La proposta intende istituire un fondo straordinario ad hoc con lo scopo di favorire il rinnovo del parco veicoli merci: si tratta di una misura necessaria per svecchiare e sostituire centinaia di migliaia di veicoli altamente inquinanti, insicuri e pericolosi per l'ambiente e la salute pubblica. Il trasporto merci è una risorsa strategica per l'Italia, pertanto si rende opportuna una misura che rientri a pieno titolo nei programmi di decarbonizzazione avviati dal nostro Paese.

L'obiettivo è quello dare continuità e progettualità pluriennale ad una misura fondamentale per accelerare la sostituzione dei mezzi più vecchi e obsoleti al fine di favorire la riduzione dell'impatto ambientale dei veicoli destinati al trasporto di merci, nonché della sicurezza stradale.

Per gli anni 2022, 2023 e 2024 si propone il seguente schema di incentivazione:

Massa	Con/senza rottamazione	Veicoli esclusivamente elettrici e a idrogeno	Ibridi, LNG, CNG, Dual-Fuel	Veicoli Euro VI
3,5 t - 7 t	Contributo con rottamazione	25.000	10.000	5.000
	Contributo senza rottamazione	20.000	/	/
7,01 t - 16 t	Contributo con rottamazione	50.000	15.000	10.000
	Contributo senza rottamazione	30.000	/	/
> 16 t	Contributo con rottamazione	75.000	25.000	15.000
	Contributo senza rottamazione	45.000	/	/

Si suggerisce pertanto di provvedere ad un finanziamento delle risorse come da tabella sotto riportata:

Anno	Investimento pubblico (€) BEV / FCEV e altre alimentazioni	Investimento pubblico (€) Euro VI	Investimento pubblico (€) totale
2022	20.000.000	120.000.000	140.000.000
2023	30.000.000	120.000.000	150.000.000
2024	40.000.000	110.000.000	150.000.000

*\*N.B.: per dare un concreto sostegno alla transizione energetica e massimizzare le opportunità offerte dalle attuali motorizzazioni a combustione interna già compatibili con carburanti derivanti da fonti rinnovabili, si suggerisce di prevedere un incentivo (ad es. credito di imposta o altra agevolazione fiscale) agli autotrasportatori che effettuino il rifornimento dei propri veicoli con i cosiddetti biocarburanti.*

## Emendamento 2.A

### Art. XXX

(Misure per il rinnovo del parco veicolare dei veicoli industriali)

1. Al fine di incentivare il rinnovo del parco veicolare dei veicoli industriali è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2022 e di 700 milioni di euro, rispettivamente, per gli anni 2023 ed il 2024 destinato all'erogazione di un contributo addizionale per l'acquisto, a partire dal 1° gennaio 2022, anche in locazione finanziaria, di veicoli industriali N2 ed N3, nuovi di fabbrica, secondo la seguente tabella:

Massa totale (tonnellate)	Veicoli esclusivamente elettrici e a idrogeno	Ibridi, LNG CNG, Dual-fuel	Euro VI
-----			
3,5 -7 t			
-----			
Con rottamazione	25.000	10.000	5.000
-----			
Senza rottamazione	20.000	/	/
-----			
7,01 - 16 t			
-----			
Con rottamazione	50.000	15.000	10.000
-----			
Senza rottamazione	30.000	/	/
-----			
> 16 t			
-----			
Con rottamazione	75.000	25.000	15.000
-----			
Senza rottamazione	45.000	/	/
-----			

2. Ai fini dell'attuazione del comma 1 presente articolo si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni dei commi 1032, 1033, 1034, 1035, 1036, 1037 e 1038 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nonché le disposizioni di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 82 del 6 aprile 2019.

3. Agli oneri di cui al presente articolo, quantificati in 500 milioni di euro per l'anno 2022 e in 700 milioni di euro, rispettivamente, per gli anni 2023 ed il 2024, si provvede ai sensi ... .

## **2.B \_ Proroga del cd. credito di imposta e revisione della misura per i prossimi 3 anni**

Il cd. credito di imposta è un incentivo fiscale previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 che si applica all'acquisto di beni strumentali di impresa (tra questi sono inclusi i veicoli per il trasporto delle merci).

In ragione della grave crisi mondiale che ha colpito il settore dei semiconduttori, a causa della quale vi è un ritardo conseguente nella consegna di tali beni, la misura suddetta sta risultando particolarmente coinvolta da tale grave criticità.

La misura si applica ai beni strumentali acquistati entro la scadenza del 31 dicembre 2021, ma il termine risulta difficilmente rispettabile. Inoltre, considerata la necessità delle imprese di autotrasporto di pianificare e dilazionare nel tempo investimenti così massicci e visto il momento di estrema fragilità per il sistema industriale, sarebbe fondamentale garantire il massimo supporto agli investimenti funzionali alle attività produttive immaginando un piano di revisione della misura per i prossimi 2 anni.

Al fine di individuare una soluzione in grado di risolvere le criticità sopra descritte, si propone:

1. con riferimento alla normativa vigente relativa al credito d'Imposta al 10% per l'acquisto di beni strumentali materiali, proroga di 6 mesi per le scadenze di ultimazione dell'investimento incentivato:

- 30 giugno 2022 per ordinativi effettuati nel 2021 senza anticipo del 20%
- 31 dicembre 2022 per ordinativi effettuati nel 2021 con anticipo del 20%

2. con riferimento alla futura normativa di applicazione all'anno 2022 del credito d'Imposta per l'acquisto di beni strumentali materiali nuovi – già programmata in Legge 178/20 – incremento dell'attuale rate al 12%, anziché ridurlo al 6%, con scadenze di ultimazione dell'investimento previste come segue:

- 30 giugno 2023 per ordinativi effettuati nel 2022 senza anticipo del 20%
- 31 dicembre 2023 per ordinativi effettuati nel 2022 con anticipo del 20%

Si suggerisce pertanto di provvedere al finanziamento delle misure, stanziando risorse come da tabella sotto riportata:

Periodo	Investimento pubblico (€)
2022	250.000.000
2023	270.000.000

## Emendamento 2.B

### Art. XXX

(Misure in materia di credito di imposta connesse alla filiera della produzione di veicoli)

1. Al fine di assicurare l'effettiva fruizione dei benefici riconosciuti per l'acquisto dei beni strumentali, il primo periodo dell'articolo 1, comma 1054, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, è sostituito dal seguente:

1054. Alle imprese che effettuano investimenti in beni strumentali materiali diversi da quelli indicati nell'allegato A annesso alla legge 11 dicembre 2016, n. 232, nel limite massimo di costi ammissibili pari a 2 milioni di euro, nonché investimenti in beni strumentali immateriali diversi da quelli indicati nell'allegato B annesso alla medesima legge n. 232 del 2016, nel limite massimo di costi ammissibili pari a 1 milione di euro, a decorrere dal 16 novembre 2020 e fino a 31 dicembre 2021, con consegna sino al 30 giugno 2022, ovvero entro il 31 dicembre 2022, a condizione che in quest'ultimo caso, entro la data del 31 dicembre 2021, il relativo ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura almeno pari al 20 per cento del costo di acquisizione, il credito d'imposta è riconosciuto nella misura del 10 per cento del costo determinato ai sensi dell'articolo 110, comma 1, lettera b), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 91."

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli incentivi di cui all'articolo 1, commi 1051 e 1054, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 sono riconosciuti fino al 31 dicembre 2023 nella misura del 12 per cento. I termini di consegna del bene strumentale sono: a) sino al 30 giugno 2023 per ordinativi effettuati fino al 31 dicembre 2022 senza anticipo; b) sino al 31 dicembre 2023 a condizione che entro il 31 dicembre 2022 il relativo ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura pari al 20% del costo di acquisizione.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo si provvede con le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui all'articolo 1, comma 1040, della medesima legge.