



SENATO DELLA REPUBBLICA
COMMISSIONI RIUNITE LAVORI PUBBLICI E AMBIENTE

AFFARE ASSEGNATO N. 1015 (MOBILITA' SOSTENIBILE)

AUDIZIONE INFORMALE UNRAE

Presidente Michele Crisci

Roma, 24 Luglio 2017



Onorevoli Presidenti, Onorevoli Senatori,

ringrazio in primo luogo la Commissione per aver rivolto anche all'UNRAE l'invito ad esprimere il proprio avviso sul tema oggetto di questa audizione.

Prima di cominciare il mio intervento, permettetemi una rapida presentazione.

Sono Michele Crisci, Presidente ed Amministratore Delegato di Volvo Car Italia e in questo ruolo, sono anche Presidente dell'UNRAE, l'Associazione Italiana dei costruttori di veicoli esteri che hanno una filiale commerciale nel nostro Paese.

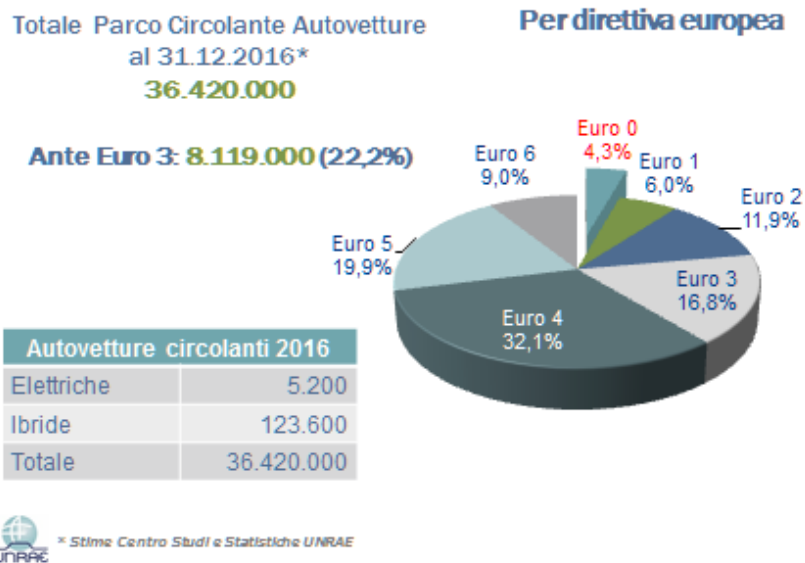
L'UNRAE, istituita nel 1950, rappresenta oggi 43 Aziende e 60 Marchi che in Italia distribuiscono, vendono e assistono autovetture, veicoli commerciali leggeri, veicoli industriali con i loro rimorchi e gli autobus.

Siamo un'associazione di Aziende orgogliose di contribuire all'economia italiana con un fatturato da 50 miliardi di euro, un gettito fiscale da 11 miliardi, acquisti di componentistica italiana, beni e servizi per altri 25 miliardi di euro e che in tutto occupano 160.000 persone.

L'affare sul quale abbiamo oggi il privilegio di essere auditi da queste Commissioni riguarda la mobilità sostenibile.

Ci appare perciò necessario condividere un'analisi della situazione a partire dalle caratteristiche del parco circolante italiano.

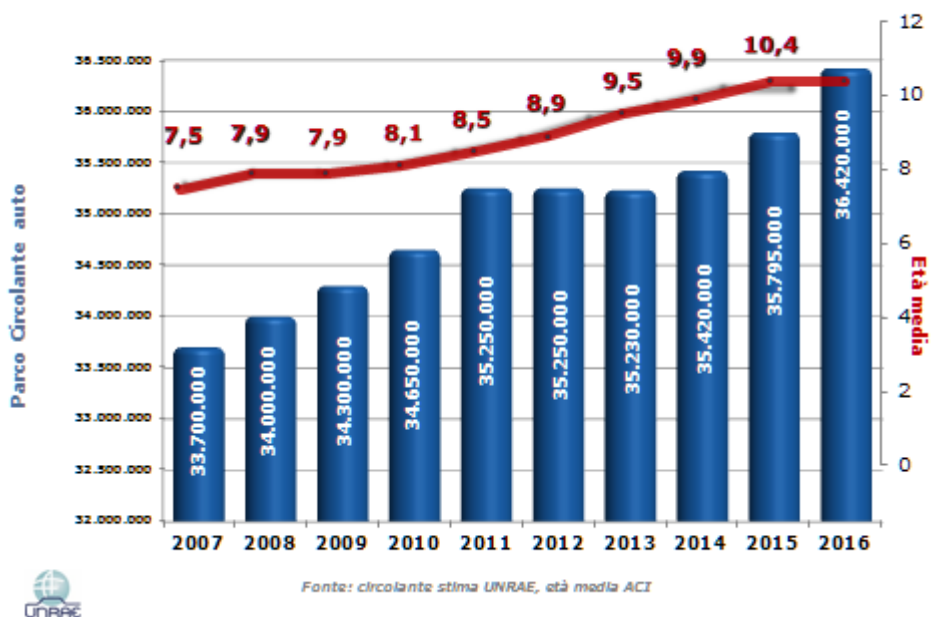
IL PARCO CIRCOLANTE AUTOVETTURE



Il nostro parco realmente circolante vale 36 milioni di vetture; il 40% di queste, oltre 14 milioni, è ante Euro 3, ovvero con più di 11 anni di vita, ma in particolare, circa 1,4 milioni di vetture circolanti hanno ancora la marmitta catalitica, un dispositivo che andava di moda alla fine degli anni 80.

Su queste vetture, oltre che temi di impatto ambientale, abbiamo evidentemente dei temi di sicurezza per la totale assenza o l'obsolescenza di dispositivi ormai diventati equipaggiamento standard delle nuove vetture.

INVECCHIAMENTO PARCO CIRCOLANTE



Nonostante lo sviluppo positivo delle vendite negli ultimi tre anni, il parco circolante continua ad invecchiare. Questo significa che, nonostante da tre anni le azioni promozionali delle Case con le loro Reti di Vendita siano le più competitive di sempre, non stiamo alimentando una politica del rinnovo del parco anziano; è come se stessimo vendendo le auto sempre alle stesse persone, ovvero chi sostituisce la propria vettura non la radia, piuttosto la riutilizza all'interno della propria famiglia come seconda o terza vettura.

Tuttavia, l'auto sta affrontando un cambiamento epocale: il concetto di *zero emissions* troverà relativamente presto una concreta applicazione come descritto da un percorso praticamente obbligato come il COP21, l'accordo sui cambiamenti climatici che prevede una diminuzione, entro il 2050, dal 40% al 70% delle emissioni di gas serra, oppure, più vicino a noi il Regolamento comunitario, che fissa a 95 g/Km di CO₂ il limite medio che i veicoli di nuova immatricolazione dovranno rispettare dal 2020.



Così come anche la *zero accident vision*, oggi applicata a molti comparti produttivi, già influenza alcuni costruttori che stanno concependo i nuovi prodotti in un'ottica per la quale nessun incidente stradale in cui sia coinvolta una loro vettura avrà come conseguenza il ferimento grave o il decesso di una persona.

Questo, dal punto di vista dei costruttori vuol dire che, tra venti, massimo trent'anni avremo una mobilità certamente connessa, condivisa e ad impatto zero sull'ambiente e sulle persone, quindi elettrica ed autonoma: tutto questo non accadrà girando una chiave, ma andrà accompagnato e per questo l'UNRAE è solidale con l'approccio alla mobilità sostenibile.



LA VISIONE DELL' UNRAE

La nostra visione è la seguente:

un recente studio del Censis dimostra che l'auto resterà centrale nel bisogno di mobilità delle persone ed è impensabile immaginare di introdurre politiche di contenimento della domanda di mobilità.

Così come non si può evitare che un sistema della mobilità, che per gran parte si fonda sull'utilizzo del mezzo privato, generi degli effetti (congestionamento, impatto ambientale, incidentalità, costi sociali, riduzione generalizzata della qualità della vita) che vanno piuttosto controllati e mitigati.

Pertanto, se questo è vero, la mobilità personale, non dovrebbe essere penalizzata attraverso provvedimenti restrittivi, ma inevitabilmente facilitata con provvedimenti armonizzati sul territorio nazionale e certamente non improvvisati.

Il panorama nazionale delle policy per ridurre gli impatti della mobilità delle persone rimane invece caratterizzato da una eterogeneità di provvedimenti: lo abbiamo visto nella gestione dei piani antismog, nell'improvvisazione ed estemporaneità dei provvedimenti, con una logica spesso emergenziale e così abbiamo avuto blocchi del traffico, targhe alterne, restrizioni a livelli di Direttive di emissioni disomogenei, anche nella durata.

LE PROPOSTE DELL'UNRAE

Per raggiungere gli obiettivi di una mobilità sostenibile, ad impatto tendenzialmente nullo comunque in linea con quanto previsto dalle convenzioni internazionali e con la prospettiva di una neutralità tecnologica, sarebbero a nostro avviso necessari:

1. La sostituzione del vecchio parco circolante non escludendo per nessun motivo le motorizzazioni Euro 6 che, lo ricordiamo, sono totalmente rispondenti ai requisiti di legge europei e sono, al momento, l'unica risposta concreta al bisogno di rinnovo del parco circolante.
2. L'introduzione di sistemi di incentivazione premianti per le infrastrutture e l'ammodernamento di quelle esistenti.
3. L'armonizzazione degli interventi regolatori della mobilità con un piano coordinato e strutturato nel tempo.

1. La sostituzione del vecchio parco circolante

Gli interventi concreti per agevolare il rinnovo del parco devono tener conto dell'attuale disponibilità ed offerta di veicoli e devono ispirarsi al principio della neutralità tecnologica.

Nei primi 6 mesi di quest'anno, la ripartizione delle immatricolazioni per livelli di emissioni dice che l'84% delle immatricolazioni è sopra la soglia dei 95 g/km di CO₂; il 16% è nella fascia da 50 a 95 gr/km e solo lo 0,2% è sotto la fascia dei 50 g/km di CO₂.

Posto questo scenario, sono giocoforza necessari forti stimoli alla domanda, che agiscano su più fronti nell'ottica di una mobilità integrata.

Per intervenire efficacemente sul parametro CO₂, che è quello preso prevalentemente come riferimento da tutte le Istituzioni e Autorità di controllo anche internazionali, proponiamo al Legislatore di valutare gli interventi strutturali idonei alla eliminazione delle motorizzazioni ante Euro 4, favorendo l'utilizzo delle nuove motorizzazioni rispettando il principio della neutralità tecnologica.

Infine, sarebbe quindi opportuno accompagnare tali interventi strutturali con misure di medio-lungo periodo di c.d. "*switch-off*", prevedendo uno stop alla circolazione degli autoveicoli più inquinanti e meno sicuri (esempio: ante Euro 4), che darebbero certezze e concretezza alle azioni degli operatori, ma anche degli automobilisti, con esternalità positive complessive.

Non da ultimo, soluzione particolarmente efficace, adottata sia per gli autoveicoli che per i veicoli commerciali ed industriali, è stato il superammortamento che ha dimostrato di funzionare e quindi meriterebbe di essere reso strutturale, considerando anche che il trattamento fiscale delle auto aziendali è ancora lontano da quanto mediamente praticato almeno nei 4 maggiori mercati europei (v. tabelle allegate).

Ne auspichiamo, quindi, un suo rinnovo come previsto nella Legge di stabilità 2016, ovvero con una applicazione non limitata ai soli beni strumentali.

2. L'implementazione delle infrastrutture e la loro incentivazione

Un sistema di infrastrutture obsoleto vanifica il contributo innovativo che l'industria automobilistica sta sviluppando per fronteggiare esigenze in termini di sicurezza, eco-sostenibilità e qualità della vita ormai non più rinviabili. In questo contesto, diventa urgente la piena applicabilità della DAFI (Directive on Alternative Fuel Initiative) e la trasformazione digitale delle infrastrutture di trasporto.

Per quanto riguarda invece la mobilità elettrica, si dovrebbe promuovere con urgenza uno sviluppo combinato e parallelo di stazioni di scambio energetico e di ricarica standard e rapida (a corrente alternata e continua) e, allo scopo di non discriminare sull'utilizzo delle stazioni di ricarica tra i possessori di diversi modelli di veicoli elettrici, l'implementazione di tecnologie di ricarica multistandard, prevedendo anche il principio dell'interoperabilità (in modo da consentirne l'utilizzo quale che sia il gestore) e la possibilità di consentire vari sistemi di pagamento.

Particolare attenzione, oltre ai finanziamenti stanziati per le infrastrutture di ricarica pubbliche, dovrebbe essere destinata alle agevolazioni per la realizzazione di dispositivi di ricarica privati e condominiali, anche attraverso la possibile detrazione del relativo costo di acquisto (in Francia, fino al 30%).

Un altro settore in rapida espansione sul quale è necessaria un'urgente implementazione delle relative infrastrutture riguarda la connettività dei veicoli, sempre più diffusa nell'offerta proposta dalle Case automobilistiche. Al riguardo, non è più eludibile la realizzazione di sistemi avanzati di *infotainment*, di sistemi di comunicazione *vehicle-to-vehicle* e di servizi di localizzazione e di navigazione in *real time*, nonché strumenti di connessione per facilitare la diagnostica e la riparazione dei veicoli.

3. L'armonizzazione degli interventi regolatori sulla mobilità

Sul territorio assistiamo ad una eterogeneità di provvedimenti, come abbiamo visto nella gestione dei piani antismog. Tutte misure che convergono in una direzione obbligata, ma che non sembrano al momento ispirate ad una logica di sistema che, in maniera coordinata e armonizzata, individui le priorità e le azioni da intraprendere, anche per consentire un'adeguata programmazione di sviluppo industriale e tecnologico.

Si avverte perciò il bisogno di un piano di coordinamento serio, strutturato e non demagogico che possa guidare la mobilità del futuro.

Perciò, concludo, la nostra visione di una *Road Map* della mobilità sostenibile è ampia e articolata, ma bene è discuterne perché tra le molte idee si possa selezionare e convergere sui punti cui dare priorità perché il Decisore possa implementare una politica condivisa ed efficace.

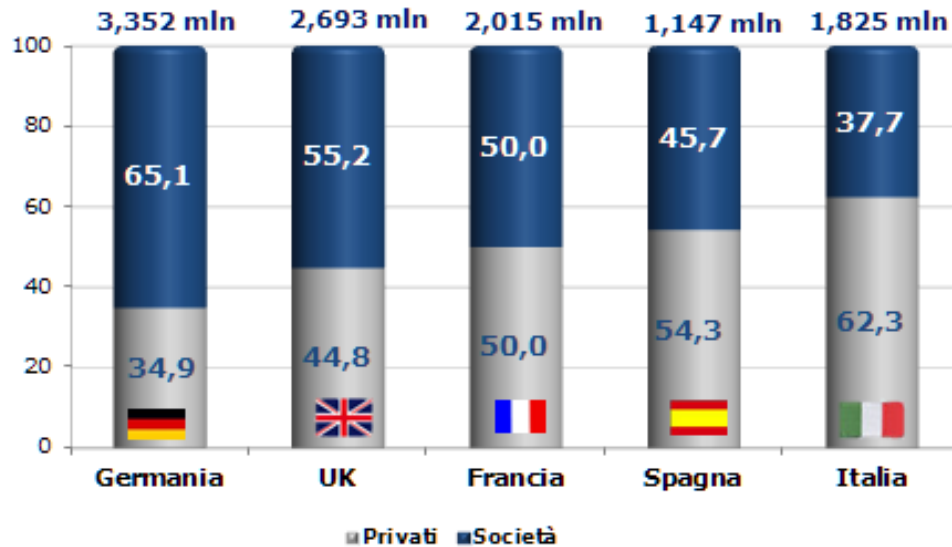
Insistiamo, quindi, su una *Road Map* realizzabile e non demagogica per massimizzare i benefici che derivano dai poderosi investimenti già sostenuti dalle case costruttrici di veicoli per favorire una mobilità sostenibile.

In quest'ottica abbiamo volentieri fornito un contributo di idee, e saremo sempre disponibili per discutere e ricercare convergenza per la giusta fruibilità di un bene irrinunciabile come l'auto nel rispetto del bene supremo di tutti: l'ambiente.

Grazie.

ALLEGATI

LE AUTO A SOCIETÀ NEI 5 MAJOR MARKETS - 2016



TRATTAMENTO FISCALE AUTO AZIENDALI

| Paesi | Deducibilità | Quota Ammortizzabile | Costo Ammortizzabile | Detraibilità IVA |
|---------------|--------------|----------------------|----------------------|------------------|
| Italia | 18.076 | 20% | 3.615 | 40% |
| Francia | 18.300 | 100% | 18.300 | 100% |
| Germania | Illimitata | 100% | Illimitato | 100% * |
| Gran Bretagna | 18.200 | 100% | 18.200 | 100% |
| Spagna | Illimitata | 100% | Illimitato | 100% |



Necessario un intervento di armonizzazione della fiscalità a quella europea

* 50% per i professionisti e/o per casi estranei all'attività di impresa

La legge di Stabilità 2016 aveva previsto l'innalzamento della soglia di deducibilità a 25.306 euro, scaduti i termini, per il 2017 si è tornati a 18.076.

LEGGE DI BILANCIO 2017

- Prorogato al 31 dicembre 2017 il superammortamento, pari al 140%, per gli investimenti in **beni strumentali nuovi**, compresi gli autoveicoli, ad esclusione di quelli non utilizzati come beni strumentali d'impresa (sono inclusi i veicoli per il trasporto merci, il noleggio, i taxi, mentre sono escluse le auto aziendali assegnate in uso promiscuo ai dipendenti e quelle acquistate da liberi professionisti e da ditte individuali). La proroga è concessa fino al **30 giugno 2018** se il relativo ordine sia stato accettato dal rivenditore entro il 31/12/2017 e sia stato pagato con un acconto del 20%.
- Rifiianziata fino al 31 dicembre 2018, la “Legge Sabatini” che prevede agevolazioni e contributi per l'acquisto di nuovi macchinari, impianti, attrezzature e beni strumentali, compresi gli autoveicoli.
- Elevata la **deducibilità dei canoni di noleggio a lungo termine** da 3.615,20 euro a 5.164,57 euro, con lo stesso incremento in vigore per gli autoveicoli utilizzati da agenti o rappresentanti di commercio.



L'AUTO: 1° CONTRIBUENTE FISCALE ITALIANO

