



***Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, recante  
misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali  
per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi  
in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e  
processuali (A.C. 2461)***

***CAMERA DEI DEPUTATI***

***Commissioni riunite***

***VI Finanze e X Attività produttive, Commercio e Turismo***

***Roma, 29 aprile 2020***

## SCENARIO

Il settore *automotive* è da sempre un fattore trainante per il sistema economico italiano, contando nel suo complesso oltre **201.000 imprese**, che fatturano **335 miliardi di Euro** (equivalente al 19,5% del PIL) e occupano **1,23 milioni di persone**, le quali percepiscono oltre **26 miliardi di euro** in stipendi e salari.

Il settore si articola in molteplici comparti (autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali, rimorchi, semirimorchi ed autobus) ed abbraccia una vasta gamma di imprese, da quelle di produzione a quelle della distribuzione e assistenza automobilistica. Queste ultime sono rappresentate in Italia da FEDERAUTO, Federazione dei concessionari auto, che ho l'onore di presiedere e rappresentare qui oggi davanti a voi.

Molto prima che si diffondesse la pandemia in corso, il settore aveva mostrato segni di cedimento, tanto che il Ministro dello Sviluppo Economico, Sen. Patuanelli, aveva ritenuto necessario incontrare l'intera filiera, al fine di condividere le possibili azioni di sostegno indirizzate al rilancio del mercato e alla riduzione dell'impatto ambientale degli autoveicoli.

Dalla tabella 1 riportata in fondo alla presente, si può verificare come il mercato - già nel primo bimestre 2020 - avesse fatto registrare sensibili riduzioni, trasformatesi nel mese di marzo in un autentico **tracollo** a causa del *lockdown* per tutti i comparti: **oltre l'85%** per le autovetture, il **72%** per i veicoli commerciali, il **40%** per i veicoli industriali. Numeri che lasciano purtroppo presagire un sostanziale azzeramento delle vendite per il mese di aprile.

Alla ripresa delle attività, il blocco prolungato di gran parte dell'economia avrà ridotto in modo pesante la **capacità di spesa** di famiglie e imprese, compromettendo seriamente il mercato automotive in tutte le sue componenti. Gli acquisti di beni durevoli come gli autoveicoli, infatti, non costituiranno certamente una priorità nella scala delle preferenze dei **consumatori** e verranno quindi procrastinati, così come le decisioni di investimento delle **aziende**, impegnate a loro volta a fronteggiare una grave crisi di liquidità.

È quindi prevedibile che nell'anno in corso il mercato subirà, per effetto del protrarsi dell'inattività produttiva di tutti i settori economici, un **calo non inferiore al 30%** in tutti i comparti.

È di tutta evidenza che un abbattimento del mercato di questa portata avrà conseguenze devastanti, provocando di conseguenza:

- una "voragine" di circa **10 miliardi di Euro** nelle **entrate tributarie** dell'Erario, nel solo anno corrente;
- la **chiusura** di un numero significativo di **aziende** del settore;
- una conseguente **riduzione degli addetti** del settore, nell'ordine delle **30.000 unità**, con i conseguenti costi sociali legati alla disoccupazione.

Un recente studio condotto da Bain & Company su oltre 1.000 concessionarie delinea tre scenari possibili per le reti di vendita, definiti 'burrasca', 'tempesta' e 'uragano'. Quello intermedio - al momento il più probabile - mette a rischio oltre il 70% dei dealer e in particolare le realtà più grandi che corrono di essere schiacciate dalla riduzione di margini e fatturati e dai forti debiti contratti per finanziare la crescita degli ultimi anni.

A tale riguardo, è doveroso ricordare come l'ultima grave crisi del mercato dell'auto (2012-2013), quando i volumi di vendita ebbero una contrazione complessiva del 25%, provocò la **chiusura della metà dei concessionari** di autovetture (ridottisi da 2.700 a 1.330).

Federauto ha già proposto alcune **misure** ritenute indispensabili per una **veloce riattivazione del mercato** (autovetture, veicoli commerciali e industriali) tra le quali:

1. nell'ambito dell'Ecobonus (Legge 30 dicembre 2018, n. 145):
  - introduzione di una terza fascia (emissioni 61-95 g/Km di CO<sub>2</sub>) per poter intercettare una porzione non marginale del mercato totale, prevedendo un bonus di € 2.000 in caso di acquisto con rottamazione di un veicolo Euro 4 o antecedente, intestato all'acquirente da almeno 12 mesi e un Bonus di € 1.000 in caso di acquisto senza rottamazione.
  - Aumento degli importi unitari della seconda fascia (emissioni 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub>) per influire in modo percepibile sulla propensione all'acquisto del consumatore, fortemente indebolita dalla fase recessiva, prevedendo nel caso di Bonus con rottamazione un incremento dell'importo unitario dagli attuali € 2.500 a € 4.000 e nel caso di Bonus senza rottamazione un aumento dagli attuali € 1.500 a € 2.500.
  - Aumento della disponibilità del Fondo attualmente previsto a 700 milioni di euro fino al 2021.
2. Eliminazione del pagamento del cd Malus (Legge 30 dicembre 2018, n. 145) per tutte le autovetture immatricolate dalla data di entrata in vigore della norma specifica ed entro e non oltre il 31.12.2020.
3. Introduzione del Bonus stock (cumulabile con ecobonus) e solo per il 2020 per agevolare lo smaltimento dei numerosi veicoli già presenti nelle reti di vendita, alla data di entrata in vigore dei provvedimenti di lockdown.
4. Riallineamento fiscale agli standard degli altri Paesi UE sui veicoli aziendali nuovi (misure strutturali per veicoli aziendali e partite IVA), in termini di aumento detraibilità IVA al 100% e aumento tetto costo deducibile fino a € 50.000 (tabella 2).
5. Proroga di sei mesi (dal 30 giugno al 31 dicembre 2020) del termine per gli investimenti agevolati con il superammortamento (in vigore per il 2019);
6. Incremento dell'aliquota dal 6% al 12% per il credito di imposta dei veicoli commerciali e industriali e innalzamento delle soglie dei costi ammissibili, con estensione della misura al 2025;
7. Introduzione di un Fondo straordinario triennale di 50 milioni da destinare all'acquisto dei veicoli commerciali PTT < 3.5 t (veicoli N1) previa rottamazione di veicoli Euro 4 o antecedenti;
8. Introduzione di un Fondo straordinario triennale di 450 milioni per il rinnovo del parco circolante dei veicoli industriali PPT > 3.5 t (veicoli N2 ed N3): acquisto di veicoli industriali (ppt > 3,5 t) nuovi con alimentazione alternativa oppure diesel Euro VI contro rottamazione di unità appartenenti a classi di inquinamento Euro IV o antecedenti.

Inoltre, voglio dare evidenza di una problematica attinente alla tassa automobilistica. Sebbene la maggior parte delle Regioni in questo periodo di emergenza epidemiologica abbia concesso dilazioni per il pagamento della tassa automobilistica in scadenza tra marzo e maggio, non è stata prevista

alcuna proroga della scadenza di inserimento nell'elenco delle esenzioni da parte dei concessionari. Quindi tutti quei veicoli usati con bollo in scadenza tra marzo e aprile – di proprietà di clienti che non hanno potuto ritirare il veicolo nuovo acquistato ed effettuare la minivoltura dell'usato in favore del concessionario entro la scadenza prevista a causa della chiusura delle attività nel periodo marzo-aprile – e che verranno acquistati con minivoltura dai concessionari nel mese di maggio non potranno essere inseriti negli elenchi di esenzione e dovranno pagare il bollo per intero.

Per quanto attiene il provvedimento in discussione, in linea generale, **Federauto condivide la posizione espressa da Confcommercio**, la confederazione di cui fa parte, rimarcandone alcune considerazioni.

Per le disposizioni in materia di credito, anzitutto, è necessario garantire l'effettiva efficacia delle misure di sostegno economico-finanziario alle imprese; va assicurata anche la **massima tempestività per la loro concreta attuazione**. E questo nella realtà non sempre si verifica.

In tal senso, è necessario che anche il sistema bancario, nella sua veste di canale prioritario di approvvigionamento del credito per le piccole e medie imprese e - per questo - individuato quale principale soggetto attuatore degli interventi governativi, promuova un **rapido allineamento informativo e dispositivo della propria rete distributiva rispetto agli interventi di sostegno previsti nel decreto**, così da poter offrire risposte certe ed immediate al tessuto imprenditoriale in difficoltà. È fondamentale, quindi, che i testi normativi cui fanno riferimento le misure agevolative siano formulati in maniera tale da consentire un'immediata comprensione, senza poter dar luogo ad interpretazioni di diversa natura.

In tale contesto, vanno certamente favoriti interventi che mirano, da un lato, a sanare situazioni finanziarie già in essere e, dall'altro, in grado di offrire alle imprese risorse immediatamente disponibili per far fronte agli impegni finanziari contingenti, rimasti scoperti a causa dell'azzeramento dei ricavi causato dalla chiusura forzata delle attività a fronte dell'emergenza epidemiologica. Vanno però nettamente distinte le misure indirizzate alla ristrutturazione o rinegoziazione dei debiti pregressi rispetto a quelle che offrono nuova finanza. Affinché tali iniziative risultino efficaci, è necessario che coesistano senza sovrapporsi. Ciò per **evitare che risorse rese disponibili per concedere nuova liquidità alle imprese danneggiate dall'emergenza epidemiologica vengano "distratte" in favore della copertura dei debiti pregressi del beneficiario nei confronti del medesimo soggetto finanziatore**

**Tabella 1 – Volumi di immatricolazioni**

	Autovetture			Veicoli Commerciali			Veicoli Industriali		
	2019	2020	var. %	2019	2020	var. %	2019	2020	var. %
Gen-Feb	343.735	318.867	-7,2	28.802	27.887	-3,2	3.885	3.973	+2,3
Mar	194.273	28.329	-85,4	17.281	4.905	-71,6	2.161	1.285	-40,5
Gen-Mar	538.008	347.196	-35,5	46.083	32.792	-28,8	6.046	5.258	-13,0
Apr (stima)	174.920	5.000	-97,1	15.551	900	-94,2	2.379	550	-76,9
Gen-Apr (stima)	712.928	352.200	-50,6	61.634	33.700	-45,3	8.425	5.800	-31,1
Mag-Dic (stima)	1.203.844	957.800	-20,4	126.805	98.200	-22,5	15.180	10.700	-29,5
Tot. 2020 (stima)	1.916.772	1.310.000	-31,7	188.439	131.900	-30,0	23.605	16.500	-30,0

**Tabella 2 – Fiscalità auto aziendale in Europa**

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%	

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