

Audizione automotive 24/4/25 – X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo)
nell’ambito dell’esame, in sede di atti dell’Unione europea, della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni **sul piano d’azione industriale per il settore automobilistico europeo e sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali**

Perché è necessario intervenire? <u>UE</u>	Come è necessario intervenire? <u>ANIASA</u>
<i>...Per le autovetture aziendali, il trattamento fiscale costituisce la leva principale che determina la scelta dei veicoli offrendo un’opportunità significativa per accelerare il passaggio a veicoli a zero emissioni attraverso interventi fiscali...</i>	• Favorire l’elettrificazione attraverso una politica fiscale che supporti le imprese nel processo di decarbonizzazione delle proprie flotte, per un allineamento con i paesi più virtuosi a livello europeo. In particolare, intervenire sulla percentuale di deducibilità dei costi e sugli importi annuali su cui è commisurata la percentuale di deducibilità (bloccati ai valori determinati a fine 1997) per i veicoli rientranti nelle fasce di emissione 0-20 e 21-60 g/km di CO₂. • L’adozione della misura consentirebbe di contribuire significativamente al raggiungimento dei target 2030 su cui si è impegnato il Governo italiano attraverso il PNIEC: 4,3 milioni di BEV e 2,3 milioni PHEV.
<i>...è opportuno intervenire per rendere i regimi più favorevoli alle opzioni a zero emissioni...i vantaggi di modifiche mirate del trattamento fiscale dei veicoli aziendali sono visibili...Tale risultato può essere conseguito anche nel settore dell’IVA</i>	• A fine 2025 scadrà la proroga triennale (dal 2007) del regime in deroga. Al fine di valorizzare le alimentazioni a basso impatto ambientale, in via sperimentale, sarebbe opportuno applicare la detrazione per l’imposta innalzata all’80% per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica compresi tra 21 e 60 grammi per chilometro ed al 100% per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica da 0 a 20 grammi per chilometro. • L’incremento della percentuale di detrazione IVA forfetaria, oltre a salvaguardare il principio di neutralità dell’imposta sul valore aggiunto, si innesta con efficacia nel contesto del “piano” FIT for 55 della Commissione EU. La proposta prevede l’introduzione di un “regime premiale”, subordinato all’autorizzazione della Commissione per i contribuenti che utilizzeranno, nell’esercizio dell’attività d’impresa, veicoli meno inquinanti.

<i>...Le flotte per i servizi di mobilità urbana, quali taxi e car sharing, rappresentano un tipo di flotte aziendali aventi forti legami con la mobilità locale e urbana...svolgendo un ruolo più diretto nell'accelerare la transizione...</i>	Per risollevare il settore del car sharing sono essenziali interventi strutturali da parte della PA: • è necessario che le amministrazioni comunali eliminino il canone annuale richiesto ai player del car sharing per svolgere il proprio servizio. L'utilizzo del car sharing, infatti, genera un enorme beneficio per l'ambiente, non solo in termini di riduzione dell'inquinamento e del traffico, ma anche nel riadattare l'assetto urbanistico delle città. È dunque un controsenso richiedere agli operatori di pagare un canone annuale per la sosta dei veicoli condivisi, quando sono proprio i servizi di car sharing a liberare il suolo pubblico e ad abbattere drasticamente la necessità di parcheggi. • Tra le misure proposte dal settore, vi è l'allineamento dell'aliquota Iva al 10%, ossia l'aliquota in vigore per il trasporto urbano di persone (Tpl). Nonostante, infatti, il car sharing sia un servizio gestito da operatori privati, rientra a tutti gli effetti nel network dei trasporti urbani messi a disposizione dei cittadini. • Attraverso regolamenti e concessioni incentivare l'uso di veicoli elettrici grazie a corsie riservate e accesso facilitato a ZTL.
<i>...Le autovetture utilizzate per il noleggio a breve termine sono tra le più rapide a raggiungere il mercato dell'usato...Ciò offre l'opportunità di aumentare la disponibilità dei veicoli a zero emissioni sul mercato dell'usato...</i>	• Il noleggio veicoli deve essere considerato uno degli abilitatori del corretto funzionamento dell'ecosistema turistico, settore strategico per la crescita del Paese, garantendo significativi flussi di spostamento sul territorio nazionale. Al fine di rilanciare i consumi del comparto turistico sarebbe opportuno applicare, in via sperimentale, al settore del noleggio veicoli a breve termine l'aliquota IVA agevolata del settore turistico del 10%. Misura che avrebbe senz'altro positivi effetti economici e finanziari sull'intera filiera dedicata al turismo. La misura potrebbe essere automaticamente attuata considerando al momento della fatturazione la presenza di un codice fiscale estero.

<i>...necessità di esaminare tutti i fattori che influenzano le decisioni dei gestori di flotte aziendali...tra cui la tassazione nazionale e altri incentivi fiscali e non...</i>	• L'art. 13 della bozza del Decreto attuativo per la riforma fiscale, riguardante il riordino delle tasse automobilistiche, prevede l'obbligo per gli utilizzatori di veicoli con noleggio superiori ai 12 mesi di annotare al PRA il contratto di noleggio, comportando un forte impatto economico e la violazione di un principio cardine della P.A. che vieta di poter chiedere ai cittadini dati di cui si è già in possesso. Questo provvedimento risulta essere un inutile aggiuntivo adempimento che aggraverebbe i costi gestionali del settore di 17 milioni per il 2026 (25 milioni a regime) configurandosi come un ulteriore freno burocratico per gli investimenti "green" da parte delle società di autonoleggio. • Al fine di dare puntuale valore ai principi di territorialità del prelievo fiscale di cui all'art. 119 della Costituzione e della legge 42/2009 sul federalismo fiscale, potrebbe configurarsi per i veicoli immatricolati ad uso locazione un regime speciale, basato su un sistema a livello interregionale, con versamento degli importi ad unico soggetto percettore e gestore di tutti i dati e dei pagamenti. La successiva ripartizione avverrebbe fra gli enti locali in relazione ai parametri individuati da Regioni e Province. Un sistema che garantirebbe a tutte le PA locali una partecipazione alle risorse finanziarie derivanti dal noleggio che potrebbero contribuire, tra l'altro, negli investimenti per la costruzione su larga scala di punti pubblici di ricarica rapida (in autostrada e in centri urbani) e di stazioni di ricarica sperimentali con stoccaggio, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica.
<i>...È emerso che i regimi di sostegno e gli incentivi operativi speciali (nonché leasing sociale) sono risultati efficaci, in particolare per le flotte per il noleggio...</i>	• Il DM sugli incentivi del 2024 prevedeva 50 ml per il cosiddetto leasing sociale. Il Governo si era impegnato ad ascoltare il settore con un tavolo di confronto insieme all'ACI, ma, in seguito, la riunione è stata rinviata e non ci sono stati più aggiornamenti malgrado, recentemente, la stessa ACI ha annunciato bandi di gara imminenti. Il settore vuole collaborare per fornire un impulso diretto agli utenti vulnerabili dei trasporti, agevolando la vendita di veicoli green a prezzi più vantaggiosi, così come contemplato dagli orientamenti sui piani sociali per il clima.