

Prot. n. 1857

Roma, 9 luglio 2025

**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE  
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRIBUTI REGIONALI E LOCALI  
E DI FEDERALISMO FISCALE REGIONALE (N. 276)**

**ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE  
PARLAMENTARE**

**COMMISSIONE FINANZE  
SENATO DELLA REPUBBLICA**

**AUDIZIONE**

*10 luglio 2025*

---

## IL SETTORE DEL NOLEGGIO VEICOLI

---

Il settore della locazione veicoli è oggi il più importante attore della domanda di nuova mobilità nel nostro Paese, gestendo una flotta di **1,5 ml di veicoli** e rappresentando oltre il 30% del mercato nazionale, acquistando ed immatricolando in Italia quasi 500.000 veicoli per un valore di 15 miliardi di euro

Una clientela arrivata a **260.000** soggetti tra aziende di ogni dimensione e comparto, **3.000 PA e 160.000 soggetti privati**, ben **35 milioni di giornate di noleggio** per esigenze di spostamenti a fini turistici o a breve termine, 6 milioni di contratti di car sharing nelle città metropolitane sono i numeri che fotografano la realtà del noleggio in Italia.

Un complesso di attività che produce ogni anno **1,5 miliardi di IVA** e 1,1 miliardi di imposte locali tra tassa automobilistica regionale, IPT, altri oneri amministrativi.  
**Un totale di 2,6 miliardi di euro che riforniscono le casse dello Stato, delle Regioni e delle Province con regolarità.**

A ciò si aggiungono altre entrate per l'erario derivanti da imposta di bollo, adempimenti con le PA nei pagamenti per ulteriori 70 milioni di euro.

Un settore quindi che funge da volano per l'economia ed è inoltre promotore di correttezza e di emersione fiscale, rendendo i soggetti con cui opera "contribuenti virtuosi". L'applicazione della normativa fiscale prevista per il noleggio impone nella relativa articolata filiera una trasparenza di comportamento con piena "disclosure" delle operazioni effettuate e dei prezzi applicati.

A ciò si aggiunge la posizione guida verso la transizione ecologica e tecnologica, immatricolando nel 2024 **il 56% dei veicoli ibridi ed il 32% dei veicoli elettrici.**

Aumentare l'utilizzo del noleggio, specialmente tra gli utenti privati, ha pertanto forti vantaggi per sostenere il mercato dell'auto, rinnovare il parco circolante nazionale, velocizzare la transizione ecologica, ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, e favorire l'emersione fiscale.

Si tratta di obiettivi che dovrebbero essere condivisi dal Policy Maker per tutelare industria ed economia, ambiente.

---

**ATTUAZIONE FEDERALISMO FISCALE E TRIBUTI REGIONALI E LOCALI  
PER IL NOLEGGIO  
NUOVA DISCIPLINA PER LA NUOVA MOBILITÀ**

---

Lo sviluppo della domanda di mobilità è in continua evoluzione e l'andamento del settore del noleggio rappresenta il fattore più evidente. L'aumento del mercato, del numero di aziende di ogni dimensione e dislocate sull'intero territorio rende necessario un sano sviluppo della normativa, **che agevoli e non ostacoli il pagamento dei tributi.**

Il modello tributario attuale si basa ancora su una visione superata della mobilità, legata principalmente alla residenza del proprietario. Questo approccio ignora la natura del noleggio, che non ha una sede fissa, opera su scala nazionale e coinvolge una pluralità di utenti e territori. Applicare regole pensate per veicoli di proprietà a un settore così dinamico crea distorsioni, contenziosi e costi gestionali ingiustificati.

Il noleggio non solo risponde alle nuove esigenze di mobilità, ma è anche motore di rinnovamento del parco auto italiano, contribuendo alla transizione ecologica e al rilancio del settore automotive, oggi in forte stagnazione. **Serve un cambio di paradigma normativo che riconosca queste specificità e supporti lo sviluppo di un comparto strategico per l'economia e l'ambiente.**

L'intervento legislativo introdotto con la Legge n. 157/2019, che ha trasferito la soggettività passiva del pagamento della tassa automobilistica regionale dal proprietario al locatario, ha avuto effetti fortemente negativi sul settore del noleggio.

Oltre a determinare un aumento significativo dei costi operativi per le aziende, ha generato un contenzioso esteso e continuo con le amministrazioni locali, prima inesistente.

Il problema nasce dalla complessità di gestire il pagamento del bollo per 1,5 milioni di veicoli utilizzati da 260.000 clienti, in un quadro frammentato da oltre 20 normative regionali diverse: un'impresa amministrativa sproporzionata e inefficiente.

La normativa della tassa annuale (ma anche dell'IPT) non considera il fatto che la circolazione dei veicoli a noleggio, seppure immatricolati per la maggior parte in poche province, avviene invece, per la loro precipua natura, in tutto il territorio nazionale.

Inoltre questi veicoli possono essere utilizzati senza interruzioni da soggetti con differenti residenze o sedi legali. Tali scenari rendono quanto mai opportuno intraprendere uno studio sinergico con i vari Enti di riferimento, per valutare possibili miglioramenti ed innovazioni della normativa, basata essenzialmente sul concetto di proprietà, via via sostituito da quello di utilizzo del bene.

Per 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, dovrebbe **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 una partecipazione alle risorse finanziarie derivanti dal noleggio. Risorse che così contribuirebbero, tra l'altro, alla manutenzione di tutte le strade percorse dalla propria flotta (nel 2025 saranno percorsi 31 miliardi di chilometri) e non solo a quelle di determinati enti locali.

E, aspetto di maggior rilievo, si contribuirebbe a porre fine attraverso intervento normativo di natura sostanziale concernente la territorialità dei due tributi, ad un inutile e controproducente contenzioso tributario sull'applicazione di aspetti di una normativa obsoleta: contenzioso in corso da vari anni con alcune Regioni e Province, quasi sempre soccombenti.

La Legge Delega per la riforma fiscale approvata nel 2023 dal Parlamento stabilisce la semplificazione delle obsolete e complicate norme che dal 1953 disciplinano il bollo ed il decreto attuativo è in cantiere.

Da parte delle aziende di noleggio è assicurata da sempre certezza e puntualità nei pagamenti. Occorre dalla PA la lungimiranza, a parità di gettito, di innovare la normativa, semplificando le attività per tutti gli operatori interessati, supportandone la ripresa e la competitività.

---

## SEMPLIFICARE E NON COMPLICARE GLI ADEMPIMENTI

---

Lo schema di D.lgs in oggetto è in relazione alle precise statuizioni della Legge Delega al Governo per la riforma fiscale (Legge 9 agosto 2023, n. 111), che prevedono all'art.10, lettera g) bis, "il riordino delle tasse automobilistiche, anche nell'ottica della razionalizzazione e semplificazione del prelievo".

Il testo dello Schema di D.lgs in questione contempla agli articoli 13-22 varie modifiche riguardanti il pagamento delle tasse automobilistiche.

In particolare in questa sede si rileva la negatività di quanto prospettato all'articolo 16 (Adempimenti in materia di locazione di veicoli a lungo termine senza conducente) circa l'obbligo per gli utilizzatori di veicoli in locazione a lungo termine senza conducente di annotazione al PRA del contratto di noleggio.

Tale obbligo deriverebbe dalla necessità di una maggior certezza giuridica in merito ai soggetti utilizzatori di tali veicoli. Ad una attenta lettura della legislazione del settore, si ravvisa tuttavia che già da tempo sussistono ben tre previsioni in tal senso, con l'obbligo di informare digitalmente tre differenti PA circa il soggetto locatario.

► **La prima previsione** fa riferimento all'art. 94, 4° comma bis del Codice della Strada, che stabilisce l'obbligo di comunicare all'Archivio Nazionale Veicoli le generalità del soggetto locatario di veicolo per un periodo superiore a 30 giorni.

Dal 2015 tali comunicazioni, regolamentate dal Ministero dei Trasporti con Circolari del 10/7/2014, del 27/10/2014 e del 9/3/2015, sono regolarmente effettuate in via telematica senza alcun aggravio di costo per il locatario.

► **La seconda previsione** è contenuta nel Decreto del MEF del 30/9/2020, riguardante il pagamento delle tasse automobilistiche per gli utilizzatori dei veicoli a titolo di locazione a lungo termine.

Il citato DM evidenzia l'art. 51, comma 2-bis, del DL n.124/2019, convertito dalla Legge n.157/2019, che dispone l'acquisizione al sistema informativo del PRA anche dei dati delle tasse automobilistiche, per assolvere transitoriamente alla funzione di integrazione e coordinamento dei relativi archivi, stabilendo altresì che detti dati sono resi disponibili all'Agenzia delle entrate, alle Regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano, le quali provvedono a far confluire in modo simultaneo e sistematico i dati dei propri archivi.

► **La terza previsione** è contenuta nell'attuazione del cd Decreto Sicurezza, D.L. 4/10/2018 n.113, che introduceva norme in materia di noleggio di veicoli, per finalità di prevenzione del terrorismo.

In particolare, l'articolo 17 del decreto introduce l'obbligo per gli esercenti delle imprese del settore di comunicare alle Questure i dati identificativi riportati nel documento di identità esibito dal soggetto che richiede il noleggio di un veicolo, per il successivo raffronto effettuato dal Centro Elaborazione Dati del Ministero dell'Interno.

Dal 2022 è operativa un'apposita piattaforma informatica web oriented, denominata "CaRGOS" (Car Renter Guardian Operation System), per consentire agli esercenti la comunicazione on line dei dati anagrafici e dei relativi documenti di identità del locatario.

### **Triplice obbligo di comunicazione**

In buona sostanza le menzionate previsioni stabiliscono un ripetitivo obbligo di comunicazione dei dati del soggetto locatario verso tre differenti Amministrazioni: Archivio Nazionale dei Veicoli gestito dal MIT; Sistema Informativo del PRA, Banca Dati del Ministero dell'Interno.

Il prospettato obbligo di annotazione al PRA, pertanto, si configura come un aggiuntivo adempimento, che aggraverebbe i costi gestionali del settore di ben 35 milioni di euro all'anno.

Un aggravio di costi che nel perseguire condivisibili obiettivi di certezza giuridica si sovrappone a ben altri tre analoghi adempimenti che da anni il settore osserva rapportandosi a tre differenti Amministrazioni.

Il comparto del noleggio si ritroverebbe a sostenere una serie di adempimenti e costi che, oltre ad essere superflui per un comparto che già promuove la trasparenza fiscale e amministrativa, non apporterebbe alcun valore aggiunto in materia di certezza giuridica rispetto alla prassi in vigore oggi, senza tener conto delle innumerevoli criticità operative che le società si troverebbero ad affrontare nell'adempiere agli obblighi previsti dalla modifica legislativa suddetta

L'Associazione riconosce l'importanza di un quadro normativo chiaro e coerente volto a regolare le attività di noleggio e, a tal proposito, ritiene che una reale semplificazione per il settore si ottenga comprendendo le sue peculiarità ed eliminando proliferazione di processi, con un'applicazione di regole definite che garantiscano al contempo la chiarezza e la certezza del diritto, così come garantito dalle procedure attuali.

L'Associazione è disponibile a fornire ulteriori contributi per determinare un ambiente normativo più favorevole che contribuisca ulteriormente alla trasparenza del settore e alla prosperità della nostra economia, con inevitabile e tempestiva riconsiderazione dell'ipotesi normativa.

Alberto A. Viano  
Presidente ANIASA

