

Caos tributario e transizione elettrica: il settore delle auto aziendali vuole regole chiare

Aniasa denuncia il divario normativo tra regioni, la tassazione dei fringe benefit e i vincoli Ue sull'elettrico. «Servono una fiscalità moderna e un mercato libero»

■ Paolo Bozzacchi

Le aziende di noleggio auto nella selva delle 20 norme regionali su IPT e bollo chiedono una normativa unica a livello nazionale. Non solo. Denunciano anche il dazio occulto del fringe benefit che vorrebbero rivisto. Sull'elettrificazione dei veicoli all'Ue suggeriscono di non mettere paletti. Pietro Teofilatto, Direttore area fisco ed economia dell'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital, spiega: «Il cambiamento arriverà dal mercato».

Qual è la posizione di Aniasa sulla frammentazione dei tributi locali sull'auto aziendale, come l'IPT o il bollo?

«Più che frammentazione, siamo alla polverizzazione. Oggi le imprese di noleggio si trovano a sovrintendere e gestire i pagamenti periodici della tassa automobilistica regionale per 1,5 milioni di veicoli, utilizzati da 270.000 clienti tra imprese, PA e privati. Il tutto sulla base di 20 minuziose normative diverse tra Regioni e province autonome. Un sistema che ha generato solo più costi».

Sarebbe utile armonizzare a livello nazionale le norme sulla fiscalità auto?

«Per i veicoli a noleggio si può pensare a un regime speciale, basato su un sistema a livello interregionale, con versamento degli importi a un unico soggetto

perceutore e gestore di tutti i dati e dei pagamenti. Con successiva ripartizione fra gli enti locali su parametri fissati da Regioni e Province».

Che impatto ha avuto sul mercato delle auto aziendali la tassazione dei fringe benefit?

«Si tratta di una normativa infelice, un dazio occulto per l'intera filiera automotive. Quest'anno case auto, aziende di noleggio, aziende clienti, driver, fleet e mobility manager devono barcamenarsi su tre differenti regimi di tassazione dell'auto ad uso promiscuo. Una complicazione che ha indotto circa 50.000 driver a chiedere la proroga del contratto in scadenza, con minori entrate per lo Stato e gli enti locali».

Ritenete necessario un nuovo intervento normativo per rendere

Pietro Teofilatto

il fringe benefit più sostenibile e coerente con la transizione ecologica?

«Sì, fermamente.

Oggi chi guida una supercar elettrica da 150.000 euro ha un vantaggio fiscale di oltre 2.500 euro all'anno. Chi ha una Panda a benzina o ibrida paga 1.200 euro di Irpef, il 66% in più sul 2024».

Come giudicate le proposte Ue in tema di elettrificazione delle flotte aziendali?

«Per il loro elevato turn-over le flotte sono da sempre green. Per acce-

lerare la transizione Bruxelles punta a utilizzare il comparto, oggi principale pilastro del mercato. Servono però proposte realistiche, senza troppa teoria. Per l'Italia è necessario puntare non solo

sull'elettrificazione delle flotte, ma anche applicare il principio della neutralità tecnologica. La decarbonizzazione deve essere una scelta graduale del mercato e non imposta dall'alto».

Come facilitare il passaggio a flotte elettriche o ibride plug-in?

«Aniasa è fermamente contraria a vincoli per il noleggio. Costringere ad acquisire quote obbligatorie di vetture elettriche non favorirebbe la transizione ecologica, né la riduzione delle emissioni di CO2. Si spingerebbero invece aziende e privati a mantenere più a lungo le proprie auto, rallentando l'ingresso sul mercato di mezzi più sostenibili e sicuri».

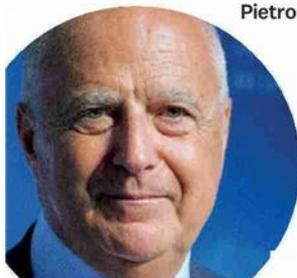
Nel dibattito sulla riforma fiscale si parla poco di mobilità e settore auto. Come rimodernare la fiscalità del comparto?

«La fiscalità è il miglior volano per supportare gli obiettivi legislativi. Serve una normativa nuova, con riequilibrio ai livelli europei, che includa un sistema incentivante a décalage per le vetture a basse emissioni. Si può intervenire au-



mentando la detraibilità dell'IVA e la deducibilità dei costi. In questi mesi, con l'Ue impegnata su fisco e decarbonizzazione flotte, il governo ha un'occasione unica per innovare la fiscalità sulla mobilità aziendale. Servono saggezza e lungimiranza».

Pietro Teofilatto



Peso:35%