

LA PAROLA AI PROTAGONISTI

# PROGRAMMA DI LEGISLATURA

Le associazioni del settore indicano la strada al nuovo governo. Tutte sono d'accordo sulla detraibilità dell'Iva sull'auto aziendale, mentre **SUI CONTRIBUTI STATALI ALL'ACQUISTO LE OPINIONI DIVERGONO**

Mario Rossi

**N**el programma pre-elettorale della coalizione di centrodestra che ha prevalso nella consultazione del 25 settembre scorso e che ha espresso il governo Meloni – da poche settimane nella pienezza dei poteri – la parola auto non compariva mai. Fratelli d'Italia, Forza Italia e Lega avevano preferito porre l'accento sulle infrastrutture e sulle grandi opere (ma l'unica citata era il Ponte sullo Stretto di Messina), mostrandosi piuttosto tiepidi, invece,

sulla transizione energetica, alla quale avevano non casualmente affiancato la parola sostenibile. Il comparto dell'auto, però, dalla produzione di componenti a quella di veicoli, dalla distribuzione automobilistica alla mobilità delle persone, è strategico per l'economia nazionale (pesa per il 5% sul Pil, garantisce un gettito fiscale di 80 miliardi di euro l'anno e occupa 300 mila addetti nelle sole imprese dirette, più di un milione considerando anche l'indotto). Fleet&Business, dunque, ha voluto interrogare i protagonisti di questa importante

parte dell'economia nazionale. Quali saranno le istanze che porteranno all'attenzione del nuovo esecutivo, quando al ministero dell'Industria e del Made in Italy, l'ex dicastero dello Sviluppo economico, si aprirà il nuovo tavolo sull'automotive? Nelle pagine seguenti, sono espresse le priorità per l'auto secondo le quattro principali associazioni: Anfia (industria della filiera automobilistica), Aniasa (industria dell'autonoleggio e della sharing mobility), Federauto (concessionarie) e Unrae (case automobilistiche estere). **||**

LA PAROLA AI PROTAGONISTI



ALBERTO VIANO

## AUTO AZIENDALE VOLANO DELLA TRANSIZIONE

Il presidente dei noleggiatori: gli incentivi sono inutili, meglio intervenire sull'imposta sul valore aggiunto e sulla **TASSA AUTOMOBILISTICA**

**N**o agli incentivi, meglio puntare sullo sviluppo della rete di ricarica. E poi due riforme: dell'Iva sull'auto aziendale e del bollo. "Abbiamo chiesto e ottenuto l'estensione degli incentivi al noleggio, ma come associazione siamo contrari a questa forma di sostegno", spiega Alberto Viano, presidente dell'Aniasa, l'associazione dell'industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital. "Siamo invece convinti che occorra investire sulle infrastrutture di ricarica. Se si vogliono le elettriche, bisogna creare un ecosistema coerente. Se, invece, si mettono incentivi solo per l'auto, non si ottiene il risultato sperato. Peggio, poi, se, com'è stato fatto nel 2022, i contributi si annunciano con largo anticipo e poi si mettono a disposizione in modo discrezionale, penalizzando l'auto aziendale, il canale che più può contribuire alla transizione ecologica. Il governo ha fatto errori importanti", sottolinea Viano, ricordando che nell'ambito del Pnrr sono stati stanziati 740 milioni di euro per le infrastrutture di ricarica e che "incredibilmente, questo obiettivo non è ancora partito". Due le richieste che l'Aniasa presenterà all'esecutivo, quando al ministero dell'Industria e del Made in Italy si aprirà il tavolo dell'automotive. Entrambe di natura fiscale: le riforme della detraibilità dell'Iva sull'auto aziendale e della tassa automobilistica. "Non è logico che le aziende italiane abbiano una tassazione così penalizzante rispetto a quelle d'oltralpe. Speravamo che la detrazione dell'Iva al 40% fosse superabile già quest'anno,

ma comprendiamo che, ora, le priorità siano altre. Nondimeno, per l'Aniasa questo rimane un punto chiave". Oltretutto, aggiunge, alleggerire il peso dell'Iva "accelererebbe il ricambio del circolante grazie alle auto ex noleggio di ultima generazione, più sicure ed ecologiche, che dopo tre o quattro anni escono dalle flotte e finiscono sul mercato dell'usato, quindi in mano ai privati", al posto di macchine più vecchie e inquinanti.

### TASSAZIONE DA RIVEDERE

L'altro nodo da sciogliere è quello della tassa automobilistica, dal 2020 basata sulla residenza del locatario. "Sia chiaro", avverte il numero uno dell'Aniasa, "noi non chiediamo correzioni che determinino un costo per i bilanci pubblici, vorremmo solo maggiore equità. E, invece, oggi il bollo è differente da regione a regione, una cosa che non ha alcun senso per un bene come l'auto a noleggio, che circola su tutto il territorio nazionale e che spesso è guidata da utilizzatori residenti in regioni diverse. L'attuale meccanismo", conclude, "crea distorsioni e fa sì che sia estremamente difficile operare per un'azienda che fa noleggio. Tutto ciò non ha alcun senso e non riflette alcun principio giuridico e fiscale". Infine, il 2023. Viano prevede numeri migliori di quelli del pur ottimo 2022 (nei primi dieci mesi, il Nlt ha registrato una crescita del 9,1%, in un mercato calato del 13,8%). "Premesso che una breve recessione tecnica l'abbiamo tutti incorporata nella nostra

pianificazione, se il 2023 sarà un anno senza grossi trambusti economici, dovremmo registrare una crescita sostanzialmente in linea con quella fatta segnare nel 2022". ||

ALBERTO VIANO

Classe 1973, è amministratore delegato di LeasePlan Italia dal 2019. Già vicepresidente dell'Aniasa, ha assunto la presidenza a gennaio 2022

