

Prot. n. p. 1843

Roma, 23 aprile 2025

Alla X Commissione Attività produttive, commercio e turismo
Camera dei Deputati

Oggetto: Esame 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 e sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali

Audizione ANIASA 24 aprile 2025

ANIASA rappresenta del sistema Confindustria il 95% del settore dei servizi di noleggio veicoli a lungo e a breve termine oltre che di car sharing e di digital automotive, assumendo una crescente rilevanza nel contesto economico **con una quota di immatricolato pari al 30% del mercato nazionale.**

Il settore, con un **fatturato di 15,8 mld**, gestisce **una flotta di 1,5 milioni di veicoli, utilizzata da 260.000 soggetti tra aziende, PA e privati** ed ha un ruolo essenziale per la diffusione dei flussi turistici sull'intero territorio, ecosistema strategico per la crescita del Paese, garantendo elevati flussi di spostamento di cittadini italiani, turisti EU ed extra EU.

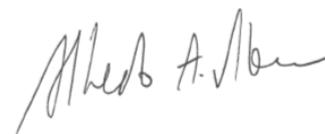
A ciò si aggiunga la funzione di **promozione della mobilità sostenibile, immatricolando oltre il 30% delle auto elettriche ed il 65% delle auto ibride sul totale nazionale.**

Allo stato, quindi, il settore rappresenta la colonna portante del mercato automobilistico nazionale, quale motore dell'economia e generatore di servizi di mobilità, comportando vantaggi economici e gestionali, soprattutto per la clientela aziendale, oltre a configurarsi come soggetto promotore della correttezza e dell'emersione fiscale.

In tale premessa, sono evidenziati di seguito le principali considerazioni del settore sull'argomento in oggetto, con piena autonomia di pubblicazione sul sito Internet della Camera dei Deputati.

Nel restare a completa disposizione della Commissione per ogni evenienza, si coglie l'occasione per inviare i saluti più cordiali.

Alberto A. Viano
Presidente ANIASA



Audizione ANIASA 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**

Comunicazione della Commissione	ANIASA
Perché è necessario intervenire	Come è necessario intervenire
<p><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></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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, è fondamentale 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. • Tale intervento è già presente nell’art. 9, lett. c) della Legge Delega per la riforma tributaria (Legge n.111/2023), che prevede “la semplificazione e la razionalizzazione del reddito d’impresa, riducendo gli adempimenti amministrativi attraverso la revisione della disciplina dei costi parzialmente deducibili”. • 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

<p><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></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 doveroso applicare la detrazione per l'imposta innalzata almeno 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.
<p><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></p>	<p>Per risollevere il settore del car sharing sono essenziali interventi strutturali da parte della PA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

*...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...*

*...Entro il terzo trimestre del 2025 la Commissione avvierà un'iniziativa volta ad accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni nelle **flotte per il noleggio** presso aeroporti selezionati, sulla base degli impegni volontari degli aeroporti e delle società di noleggio partecipanti, al fine di garantire connessioni potenziate alla rete elettrica e agevolare la realizzazione di infrastrutture di ricarica utilizzate dalle società di noleggio nelle aree aeroportuali...*

In una seconda fase, potranno essere presi in considerazione altri nodi di mobilità quali le stazioni ferroviarie...

- 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.
- Al fine di ridurre rischi finanziari ed economici dell'acquisizione di veicoli elettrici, specialmente nelle prime fasi iniziali, è necessario procedere ad una **sostenuta politica di incentivi**.

<p><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></p>	<ul style="list-style-type: none">• L'art. 13 della bozza del Decreto attuativo per la riforma fiscale riguardante il riordino delle tasse automobilistiche, prevede un superfluo obbligo per gli utilizzatori di veicoli con noleggio superiore a 12 mesi di annotazione al PRA. <p>Ciò comporterebbe un assurdo, grave impatto economico per il settore, in totale contrapposizione con le necessarie misure di sostegno per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione</p> <p>Infatti tale normativa risulterebbe 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.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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. <p>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 e di stazioni di ricarica sperimentali con stoccaggio, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica.</p>
<p><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></p>	<ul style="list-style-type: none">• 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. Tuttavia ad oggi non ci sono stati più aggiornamenti malgrado la stessa ACI abbia annunciato imminenti bandi di gara. Il settore vuole collaborare per fornire un impulso diretto agli utenti vulnerabili, agevolando il noleggio di veicoli green a prezzi vantaggiosi, così come contemplato dagli orientamenti sui piani sociali per il clima.