

Le proposte ANIASA al Governo

1. Dal ripristino del super-ammortamento benefici per le casse dell'Erario, il mercato auto e la mobilità aziendale

Il superammortamento, quando è stato utilizzato **(2016-2017)**, ha generato benefici economici e finanziari per l'intera filiera dell'auto: dai costruttori ai noleggiatori, ai concessionari, ai centri di assistenza e manutenzione. Oltre ad un positivo ritorno per le casse dell'Erario: l'aumento di immatricolazioni ha infatti prodotto infatti maggiori entrate (IVA, imposte locali, diritti di motorizzazione), con un **“ritorno sull'investimento” stimato intorno al 300%**.

Considerando solo le vetture a noleggio a lungo termine, questa misura ha prodotto complessivamente nel 2016-2017 **64.600 immatricolazioni in più**, con maggiori entrate per l'Erario rispettivamente di **318 milioni di euro**.

Senza contare la promozione di maggior correttezza fiscale, funzione fisiologicamente esercitata dal noleggio lungo termine, in cui tutte le operazioni sono tracciate e documentate e l'accelerazione del rinnovo del parco circolante, con positivi effetti dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale.

2. Riallineare la fiscalità sull'auto aziendale italiana alla media europea

E' ora di rimettere mano in modo strutturale alla tassazione sulle auto aziendali nel nostro Paese che ci vede ancora lontani dagli altri Paesi dell'UE.

In Italia perdura infatti un **regime in proroga sulla detraibilità dell'IVA ferma al 40%**, mentre **in Germania, in Inghilterra e in Spagna si detrae il 100%**. Un regime straordinario, il nostro, in vigore dal 2007 e prorogato sistematicamente ogni tre anni. Anche un aumento graduale, scaglionato nel tempo, produrrà benefici per l'Erario grazie all'aumento di immatricolazioni.

3. Estensione dell'eco-bonus alle autovetture usate meno inquinanti

In Italia su un totale di circa **38 milioni di vetture circolanti**, ben il **30%** (oltre 11,5 milioni di auto) è **ante Euro 4**, quindi con più di 14 anni di età, con evidenti maggiori **livelli di inquinamento**.

Le finalità perseguite dalla norma sugli **eco-incentivi previsti nella Legge di Bilancio** per il 2019 hanno riguardato una fascia limitata del mercato nazionale. Nella fase economica che seguirà l'emergenza attuale è presumibile che la **capacità di spesa e l'attitudine a investire somme consistenti** sarà molto limitata.

Considerando il costo minimo di un veicolo agevolabile (circa 25.000-38.000 euro) e quello medio di un'autovettura usata (12.000 euro), gli incentivi potrebbero essere estesi alle **vetture con minori emissioni (Euro 6)**. Con tale misura si raggiungerebbero più facilmente quelle **fasce di contribuenti con reddito medio-basso**, che utilizzano proprio le vetture più “anziane”, quelle con motorizzazioni maggiormente inquinanti.