



LEADERSHIP & MANAGEMENT

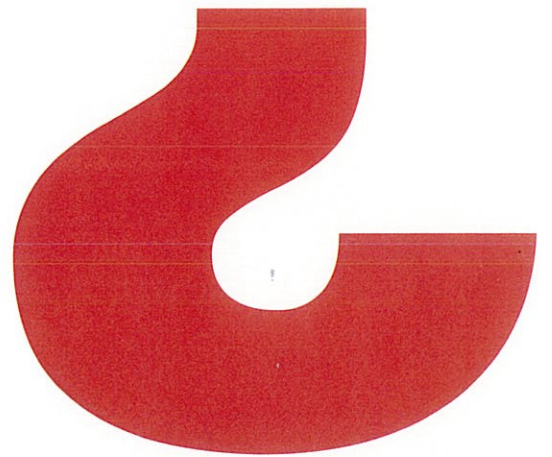
Conoscere, Capire, Anticipare

RIVISTA ITALIANA DI INFORMAZIONE MANAGERIALE

PUBBLICAZIONE MENSILE - ANNO I - NUMERO 8 - SETTEMBRE 2011 - EURO 6,90

EDITORE: TECNA EDITRICE - ROMA - TRIBUNALE DI ROMA 387 DEL 7/10/2010 - ISSN 2037-965X
P. I. SPED. ABB. POSTALE - D.L. 353/2003 (CONV. IN L. 27/02/2004 N° 46) ART. 1, COMMA 1 - DCB ROMA

Abbiamo
imparato la lezione



ISSN 2037-965X

9 772037 965003

10008>

Per il noleggio veicoli la ripresa è frenata dalla fiscalità

È tornato a crescere il settore del noleggio veicoli che sembra ormai aver superato la fase critica della difficile congiuntura economica internazionale: i dati del primo trimestre 2011 (immatricolazioni: +38,5%, fatturato pressoché stabile e flotta circolante: +1%) confermano il progressivo miglioramento degli indicatori evidenziati già a partire dal secondo semestre del 2010. Il persistente disallineamento rispetto all'Europa del trattamento fiscale nazionale dell'auto aziendale (e del noleggio in particolare), oltre all'imminente manovra sull'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT), rischia di compromettere lo sviluppo del settore.

E' questo il quadro emerso dalla presentazione della decima edizione del **Rapporto ANIASA** (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria), presentato recentemente a Milano. Nei primi tre mesi dell'anno in corso il settore del noleggio veicoli, nel suo complesso (noleggio a lungo e breve termine e fleet management), ha registrato risultati che fanno ben sperare per il prosieguo dell'anno. In un momento in cui la domanda di auto nuove da parte dei privati risente ancora della crisi economica (per fine 2011 si prevedono poco più di 1.800.000 immatricolazioni, ben il 7% in meno rispetto al 2010), la ripresa dell'immissione in flotta di veicoli nuovi da parte delle società di noleggio sta contribuendo a rendere meno negativo il bilancio complessivo del mercato. Il noleggio veicoli si conferma quindi comparto trainante per l'automotive con un'incidenza sul mercato aumentata dal 12,8% (primi 5 mesi 2010) ad oltre il 17% (gennaio-maggio 2011). *"Il mercato dell'auto aziendale italiano, e del noleggio in particolare"*, dichiara **Paolo Ghinolfi**, Presidente di ANIASA, *"è sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale fortemente penalizzante, che produce condizioni di minore competitività per le aziende italiane rispetto alle concorrenti europee le quali sopportano costi inferiori (i trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi aziendali) su un bene rilevante quale il parco auto. Su questo quadro già a tinte fosche andrà presto (probabilmente già a fine*



Paolo Ghinolfi, Presidente di ANIASA

me) a impattare pesantemente anche la 'mazzata dell'IPT', di cui pochi parlano pubblicamente, e che comporterà maggiori oneri per tutti gli automobilisti e, in particolare per il nostro settore. Abbiamo stimato maggiori oneri diretti (derivanti da nuove immatricolazioni) e indiretti (da vendita usata) per il settore per oltre 60 milioni di euro".

L'auto aziendale è ancora oggi penalizzata in Italia da una normativa che non ha pari nel resto dell'Europa: in Italia la detraibilità IVA dei costi di noleggio per le aziende clienti è ferma al 40%, rispetto al

100% del resto d'Europa e, al contempo, la possibilità di deduzione dei costi è ben al di sotto della media dell'Unione.

"Ci stiamo muovendo su due fronti. Insieme alle altre Associazioni della filiera dell'auto, è stato attivato presso il Ministero dell'Economia un tavolo tecnico sull'IPT e siamo in contatto con la Commissione per l'Attuazione del Federalismo per far meglio comprendere l'incidenza della manovra al varo e ottenere una marcia indietro sul tema. Ferma restando la necessità di procedere nei prossimi mesi anche alla valutazione di un allineamento all'Europa sul fronte della detraibilità Iva, oggi chiediamo al Ministero dell'Economia di aggiornare il tetto di costi deducibili fermo al 1997, applicando almeno la rivalutazione Istat. Consci delle necessità di bilancio, avanziamo una proposta a invarianza di gettito per le Casse dello Stato". Tale modifica della deducibilità, infatti, incentiverebbe un maggior uso delle company car, funzionando da leva fiscale e, spostando le immatricolazioni dal mercato dei privati a quello aziendale, avrebbe il pregio di aumentare la velocità del rinnovo del parco auto circolante (da 7 a 4 anni). Da prime analisi dell'Associazione questa accelerazione produrrebbe evidenti benefici non solo in termini di minori emissioni inquinanti e maggiore sicurezza sulle strade, ma specialmente maggiori introiti per l'Erario derivanti dall'aumento delle immatricolazioni di auto aziendali (circa +50mila annue), la cui tassazione ordinaria, peraltro, bilancerebbe ampiamente l'agevolazione fiscale proposta. ■