

Autonoleggio, tagli alle deduzioni “Noi, discriminati a livello europeo”

LA SOSTA
DEI OPERATORI
DI SETTORE CHIEDE
AL GOVERNO UN INTERVENTO
PER RISTABILIRE REGOLE
GIUSTE: “SIAMO COLPITI
PER LA NOSTRA
TRASPARENZA”. E I COSTI
SALGONO ANCHE
PER I PROFESSIONISTI

Milano

Ripartire la fiscalità che grava sul comparto dell'autonoleggio ai livelli europei: è la richiesta avanzata dall'Aniasa (l'associazione degli operatori di settore) al Governo per tutelare parità di trattamento nel contesto continentale e non soffocare uno dei settori che finora ha saputo resistere meglio alla crisi. Infatti la situazione italiana, già in passato penalizzante rispetto agli altri Paesi, è diventata ancora più pesante alla luce delle ultime manovre finanziarie che hanno inciso sia sul parco auto in generale (è il caso della Ipt, sia sul comparto in particolare (come il Ddl Lavoro). «Sembra paradossale, eppure l'autonoleggio viene colpito proprio per la sua trasparenza fiscale, che pure dovrebbe essere premiata secondo l'orientamento più volte manifestato dal Governo», lamenta il presidente di Aniasa Paolo Ghinolfi.

Quanto alla deducibilità, il limite nella Penisola è fissato a 18.076 euro, un po' meno rispetto a Gran Bretagna (18.200 euro) e Francia (18.300), mentre in Spagna e Germania non esistono tetti. Le differenze sono notevoli in merito al costo ammortizzabile: la legislazione italiana fis-



A destra, il presidente di Aniasa, l'associazione degli operatori di settore, Paolo Ghinolfi



FLOTTE AZIENDALI, ITALIA PENALIZZATA

	DEDUCIBILITÀ	COSTO AMMORTIZZABILE	DETRATTABILITÀ IVA
ITALIA	18.076 €	7.200 €	40%
FRANCIA	18.300 €	18.300 €	100%
GERMANIA	illimitata	illimitato	100%
R.UNITO	18.200 €	18.200 €	100%
SPAGNA	illimitata	illimitato	100%

Fonte: ANIASA

scale (tutte le spese connesse al noleggio sono fiscalmente tracciabili). «Questa misura — commenta Paolo Ghinolfi — impatta negativamente non solo sul mercato dell'auto aziendale, che sconta da anni un trattamento fiscale fortemente penalizzante rispetto al resto dell'Europa, ma danneggia soprattutto le oltre 65 mila aziende che ogni giorno utilizzano l'auto per le proprie attività e che già oggi sopportano costi superiori (i trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi aziendali) rispetto ai propri competitor internazionali su un bene rilevante come il parco auto». Riflessioni che assumono una valenza ancora maggiore calate nel contesto attuale di recessione.

Infine, la riflessione si estende all'impatto ambientale di queste scelte: «Lacrescita del mercato dell'autonoleggio contribuisce a ridurre le emissioni inquinanti nell'ambiente perché promuove i controlli sulle autovetture e un costante ricambio delle stesse — conclude Ghinolfi — Penalizzandolo, si rischia di andare controcorrente rispetto alle politiche green più volte indicate come obiettivo prioritario».

(l.d.o.)

duzione per i veicoli assegnati ai dipendenti (dal 90% al 70%) sia per quelli a disposizione di imprese e professionisti (dal 40% al 27,5%). Considerando come esempio, un veicolo a uso promiscuo dal costo di 6.600 euro annui, la somma tra minore deducibilità e maggiori imposte comporta un aggravio medio di 363 euro. Nel caso del noleggio da parte di un professionista, tenendo fermo il costo iniziale di 6.600 euro, l'aggravio fiscale rispetto al passato ammonta a 313,5 euro ogni anno.

Il gettito previsto dal Governo grazie alla minore deducibilità dei costi dell'auto aziendale è di 801 milioni per il 2013, di 1.057 milioni per il 2014 e altrettanti per il 2015. Un impatto notevole, che secondo le previsioni dell'associazione di settore, rischia concretamente di frenare un settore che negli ultimi anni di crisi ha sostenuto il mercato dell'auto e il suo indotto, facendosi promotore di correttezza fi-

RcAuto.

Un ulteriore peggioramento delle stime potrebbe arrivare a causa della nuova stretta fiscale contenuta nel cosiddetto “Ddl Lavoro” (attualmente all'esame delle Camere) che preleva una parte delle risorse necessarie per la riforma del settore proprio dall'auto aziendale, prevedendo una minore possibilità di de-

stesso schema si ripropone in merito all'Iva (voce, per altro, che in autunno rischia di essere ulteriormente ritoccata dal previsto aumento delle aliquote). Senza dimenticare l'impatto negativo per il settore automobilistico nel suo insieme derivante dall'aumento della Ipt (Imposta Provinciale di Trascrizione) e dalle addizionali regionali sulla

sa il tetto a 7.200 euro, mentre negli altri quattro Paesi vengono confermate le regole previste per la deducibilità. Con un differenziale che tende quindi a crescere in base ai costi del singolo veicolo.

Per altro, se la quota ammortizzabile in Italia ammonta al 40%, in tutti gli altri grandi Paesi europei si arriva al 100%. E lo