

ATTUALITÀ | IL FATTO: DENUNCIA DEL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA ANIASA

Lorenzo Motta

# "MENO TASSE PER L'AUTO"

**Paolo Ghinolfi denuncia una politica fiscale vecchia, vessatoria e inadeguata nei confronti di aziende e privati: frena gli acquisti e deprime il mercato dell'auto. E lo Stato non paga i debiti**

L'automobile non solo è vessata a livello fiscale, ma è anche coinvolta nella lunga lista di crediti inevasi vantati dalle aziende, nei confronti della Pubblica Amministrazione. In questo caso, l'ammontare del debito è quantificabile in 100 milioni di euro. Lo ha confermato ad Automobilismo Paolo Ghinolfi, presidente della Confindustria Aniasa, l'associazione che rappresenta le imprese dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici, nella confederazione delle industrie. Ghinolfi ha spiegato che molti Enti locali si avvalgono del noleggio delle auto, spesso senza pagarle. Ciò si traduce in un drammatico problema perché, a parte alcune multinazionali del settore che hanno delle agenzie proprie sul territorio e le spalle grosse dal punto di vista finanziario, molte società di autonoleggio utilizzano formule di franchising, appoggiandosi a piccole imprese, che quindi si trovano in difficoltà per la mancata riscossione dei crediti. Per il momento, il decreto varato dal passato Governo Monti, con il Ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, non si è tradotto in pagamenti. Le imprese associate all'Aniasa non hanno ancora ricevuto un euro di quanto gli sia dovuto dallo Stato. Giuseppina Banfi, che è il nuovo presidente della Consip, la società del Ministero dell'Economia e delle Finanze responsabile del "Programma per la razionalizzazione degli acquisti nella P.A." ha, però, garantito che i soldi arriveranno a partire da gennaio 2014. Ghinolfi ha anche sottolineato come, da quando Fiat si è dimessa, nelle riunioni della Confindustria non si parli più dell'automobile, tanto

che "le banche, quando sentono di aziende intenzionate ad investire nel settore delle quattro ruote gli fanno gli auguri". Siccome le società di autonoleggio sono di fatto dei grandi consumatori, perché le vetture se le comprano, sono parte integrante di un mercato già depresso, che, per effetto delle ultime misure prese dal Governo Monti, è stato ancor più abbattuto. Infatti, pur godendo di un trattamento fiscale agevolato, poiché possono usufruire della deducibilità al 100% del valore di acquisto dei veicoli nuovi, essendo questi considerati come "beni strumentali" indispensabili per lo svolgimento dell'attività dell'impre-

le immatricolazioni furono 70.640: il 17,8% in più rispetto al 2013. La perdita di quest'anno è dovuta, come anticipato, alle politiche fiscali svantaggiose, che sono disincentivanti all'acquisto di auto aziendali. Infatti, la Riforma del Lavoro Fornero e la successiva Legge di Stabilità Finanziaria hanno ridotto la quota di deducibilità dell'auto da parte di imprese e professionisti a solo il 20%, rispetto al precedente 40%. È così in tutti i casi in cui la vettura, anche se concessa in uso esclusivo per fini aziendali al dipendente, non sia un bene strumentale per l'impresa o il professionista. Si salvano gli agenti di commercio che "scaricano" l'80%. Esiste la variante delle vetture definite "fringe benefit", che sono quelle concesse al dipendente per uso promiscuo, ossia per il lavoro e l'uso personale, ma anche in questo caso il governo Monti ha ridotto la deducibilità dal

**IN ITALIA IL FISCO METTE K.O.  
LE FLOTTE AZIENDALI: SOLO  
IL 20% DI SPESA È DETRAIBILE**

sa, si ritrovano poi in difficoltà al momento di rivenderli. Anche per una tendenza delle aziende che li tengono occupati. Per un'impresa italiana, è, infatti, più conveniente prolungare i contratti di noleggio per abbassare le tariffe, piuttosto che acquistare un veicolo aziendale nuovo. Lo dimostrano i dati. Il parco circolante intestato alle società di autonoleggio ammontava alla fine del primo trimestre del 2013 a 604.000 veicoli, di cui 79.000 destinati al noleggio a breve termine, più 525.000 per quello a lungo termine. Nel complesso di questi numeri, le immatricolazioni sono state 58.100. Facendo un confronto con l'analogo periodo del 2012, si rileva che nel trimestre la flotta era composta da 603.500 vetture, di cui 85.550 per il breve termine e 518.000 per il lungo termine, ma

precedente 90% all'attuale 70%. In un segmento dove lo Stato già guadagnava: perché se da un lato l'impresa risparmia, dall'altro chi usa l'auto la paga come componente aggiuntiva del reddito in busta paga. Insomma, comunque ci si muova, è un salasso. Che si ripercuote su tutta la filiera, anche dei servizi. È anche un gatto che si morde la coda: gli autonoleggi non riescono a vendere le loro vetture, per altro ulteriormente vessate dall'IPT sull'usato, e quindi non ne possono acquistare di nuove, facendo calare i dati del mercato e mettendo in crisi le vendite delle Case costruttrici. In Italia, le aziende e i privati sono soggetti a tutta questa pressione fiscale, quando nel resto d'Europa, la deducibilità dell'auto aziendale varia dall'80% circa di Francia e Regno Unito al 100% di Germania e



**ADESSO BASTA!**  
Paolo Ghinolfi è uno dei manager più noti nel settore dell'autonoleggio, di cui rappresenta gli interessi al tavolo della Confindustria, come presidente dell'associazione di categoria Aniasa. L'indotto del noleggio pesa nel mercato delle auto il 17%, con un valore delle immatricolazioni di 4,1 miliardi, e genera ricavi per 5 miliardi di euro. Il noleggio tiene la crisi, ma le flotte stanno invecchiando, perché i clienti prolungano i contratti a lungo termine per risparmiare, abbassando il prezzo, e le società non riescono a rivendere le auto ai privati, in parte vittime del calo di fiducia dei consumatori e in parte timorosi del fisco, soprattutto per il segmento del lusso. Il calo delle vendite si ripercuote anche sulle aziende di servizi e Aniasa grida vendetta.

Spagna, l'Iva sull'auto è completamente detraibile e non solo al 40% come da noi e le imposte sulle trascrizioni non esistono. Le noie per il settore dell'auto non finiscono qui: il timore dei controlli fiscali ha bloccato gli acquisti delle vetture di categoria superiore ed è finita che ci hanno rimesso gli autonoleggiatori, non riuscendo a venderle a fine leasing, e, ancora una volta, i Costruttori, che prima, nel segmento del lusso, non avevano problemi.

Ghinolfi ha fatto un cenno anche al car sharing, che spesso si rivela "un'operazione di facciata, fatta dai comuni italiani, che prendono i fondi europei per l'acquisto di vetture elettriche di proprietà, ma, poi, non riescono a predisporre le infrastrutture necessarie per far funzionare il servizio" e ha aggiunto che "oltretutto il sistema funziona male, perché è il pubblico che si mette a fare l'attività del privato e, spesso, quando affida la gestione al privato, lo fa con principi poco trasparenti".

Ghinolfi ha, infine, lanciato una proposta provocatoria, sostenendo che se le Pubbliche Amministrazioni utilizzassero di più la formula del noleggio - possibilmente pagando il servizio - sarebbe più facile tracciare i costi delle auto blu e rinnovare il parco circolante: oggi le quattro ruote statali sono, spesso, composte da veicoli obsoleti e sono voci di spesa incontrollate.

Alla domanda di Automobilismo riguardo alla possibilità che l'Aniasa spinga le sue associate a mettere in atto politiche di prezzo favorevoli all'utilizzo del noleggio da parte dei giovani, anche come misura per sostenere lo sviluppo del mercato auto, il presidente ha risposto che "al momento le nostre aziende non lo hanno ancora fatto. Ma questa sarà una proposta che valuteremo, considerando che, al contrario di quanto avviene in altre città europee, come per esempio Parigi, dove funziona benissimo, il car sharing pubblico, in Italia, è inefficiente. Sviluppato doverosamente da operatori privati, potrebbe rappresentare per le società di autonoleggio una buona opportunità di inserirsi nel mercato della mobilità urbana. Specialmente con l'elettrico, che è pratico ed ecosostenibile".

## L'ACCORDO

### CORA E DURACELL INSIEME

In tempo di crisi c'è anche chi non si lamenta, perché il suo mercato cresce in alcuni segmenti e resta stabile in altri. È il caso di Cora, un'azienda ravennate, specializzata nella distribuzione di accessori e ricambi di consumo per l'auto. Di recente, ha raggiunto un accordo per la distribuzione della nuova gamma di batterie Duracell per veicoli, di cui Procter & Gamble, la società americana proprietaria del marchio, ha affidato la produzione all'industria chimica austriaca Banner, che fa capo ad Andreas Bawart e alla sua famiglia, giunta alla terza generazione nel controllo della fabbrica. Kurt Iverson, il responsabile della comunicazione di Procter & Gamble, che segue i prodotti Duracell nelle aree dell'Europa, Africa e Medio Oriente, ci ha fatto sapere che hanno scelto l'Italia per il lancio delle loro batterie, perché il nostro mercato dell'automobile è prestigioso per la sua storia e le aziende americane trovano che sia un'opportunità tentare di inserirsi con il proprio prodotto. Soprattutto sfruttando una soluzione conveniente come è, in questo caso, un distributore nazionale già ben posizionato nel settore. Per info sulle batterie: [www.coraitaly.com](http://www.coraitaly.com)

## IN PISTA CON VOI

### PROSEGUE LA SELEZIONE DEI CANDIDATI

È ancora possibile partecipare al nostro contest, che premierà i migliori otto autori di un testo in cento parole sulla sicurezza stradale, con un corso di guida sicura a Franciacorta. Inviare il testo che avete scritto all'indirizzo e-mail [inpistaconvoi@edisport.it](mailto:inpistaconvoi@edisport.it), indicando il vostro nome cognome e numero di telefono. I due lettori selezionati per ogni appuntamento parteciperanno al corso in una delle quattro date del programma di SEAT e, dopo la giornata di scuola in pista, ci racconteranno la loro esperienza per un articolo che sarà pubblicato su Automobilismo. Tutti i testi che riceveremo saranno comunque riportati sul nostro sito [www.automobilismo.it](http://www.automobilismo.it). Qui trovate tutti i dettagli sul contest.

## CHI SALE & CHI SCENDE

### Gianni Alemanno

#### Sindaco Roma

Da oggi Roma inserisce un microchip nei pass invalidi, rendendo molto più semplici i controlli e riducendo drasticamente le possibilità di frodi. Nella Capitale, nell'ultimo controllo semestrale, sono stati ritirati oltre 1.000 pass, tra falsi e scaduti, che causano all'Atac un danno da due milioni di euro l'anno (le auto dei disabili sostano gratis), oltre a sottrarre parcheggi riservati a che ne ha davvero bisogno.



### Vittorio Grilli

#### Ministro dell'economia

Dallo scorso mese di aprile, le pratiche al PRA, il pubblico registro automobilistico gestito dall'ACI (quello che periodicamente viene minacciato di abolizione, ma si salva ogni volta) costeranno di più: prime iscrizioni per auto nuove e passaggi di proprietà passeranno da 20,92 euro a 27 euro: +29%. In termini reali non è molto, ma indica che nulla è cambiato: l'auto è una vacca da mungere.

## CONTROSTERZO

L'NHTSA, la National Highway Traffic Safety Administration, la potente authority Usa per la sicurezza dei trasporti, sta pensando a nuovi punteggi per i sistemi più adatti a proteggere gli anziani. Le "stelle d'argento", per esempio, andrebbero alle auto con cinture gonfiabili, meno traumatiche. Ma in Italia, davvero qualcuno cercherebbe un'auto che garantisce maggiore tutela alle suocere?



Alberto Motti

www.ecostampa.it