



La filiera italiana dell'automotive **si rivolge all'Esecutivo** destinato a guidare il Paese dopo le elezioni. Partendo da una **parola d'ordine: riequilibrio**. E chiedendo **meno tasse** per uscire dalla crisi e avviare una **nuova fase economica**

# MERCATO AUTO APPUNTI PER IL NUOVO GOVERNO

di Pietro Teofilatto

**L**a recessione del mercato automobilistico nazionale, in atto da oltre 5 anni, sta compromettendo il futuro dell'intero settore automotive.

Si tratta di una crisi senza precedenti, che ha visto nell'arco del quinquennio scendere il mercato da 2,5 milioni (2007) a 1,4 milioni di immatricolazioni (-9% nel 2010, -11% nel 2011, -20% nel 2012). Una riduzione complessiva del 44%, caratterizzata dal calo preoccupante degli acquisti dei privati e con uno scenario che non presenta segnali di miglioramento nel medio periodo anche per gli acquisti delle società. E dopo un tormentato 2012, il 2013 si è aperto con 114mila immatricolazioni, ribadendo il calo a due cifre (-17,6%) che prosegue ininterrotto da 18 mesi. La situazione



Pietro Teofilatto

è potenzialmente drammatica. Le proiezioni sull'intero 2013, considerando che generalmente gennaio rappresenta il 10% dell'immatricolato annuo, sono di eccezionale gravità e riportano il mercato indietro di 50 anni, con pesanti riflessi in termini di riduzione del gettito fiscale, di chiusura di aziende e di licenziamenti.

## Un settore dimenticato (ma tartassato)

La questione è resa ancora più complicata dall'incertezza sui risultati della consultazione elettorale (scriviamo queste righe a urne ancora aperte). Negli ultimi mesi tutte le parti politiche hanno parlato di ripresa, di necessità di aumento dei consumi, di riduzione della pressione tributaria, perfino di restituzione di imposte... Non una parola, tuttavia, è stata pronunciata per risollevare il mondo dell'auto. Di cui ci si ricorda solo per sopperire con maggiore tassazione alla copertura delle più diverse spese,



raggiungendo peraltro risultati di gettito opposti agli obiettivi (come sta accadendo per i proventi delle imposte sui carburanti, scesi del 7,2 e del 5,2% a dicembre e gennaio). Eppure, si tratta di un complesso di vari settori produttivi che rappresenta ai fini delle entrate tributarie il maggior contribuente, garantendo, fino al 2011, il 16,6% del gettito nazionale (67,8 miliardi di euro, il 4,4% del Pil). Eppure, come principale filiera industriale nel nostro Paese, attraverso 3.500 aziende occupa circa 1.200.000 addetti, tra diretti e indiretti. Eppure, il settore ha affrontato la crisi con spirito di sacrificio, riorganizzando i modelli di business in un'ottica di efficienza e innovazione. Complice, purtroppo, una serie di fattori negativi, dall'aumento della tassazione alle difficoltà di accesso al credito, dalla "complicazione" degli adempimenti amministrativi



rispetto agli altri Paesi europei. In Italia, infatti, la deducibilità è scesa dal 40 al 20%, mentre in ambito UE è del 100%. Per di più, la soglia di deducibilità per le vetture utilizzate dai professionisti (18.076 euro) è ferma addirittura al 1997 e non è mai stata rivalutata degli indici Istat come previsto per legge. E, per completare il quadro, l'Iva è detraibile solo al 40%, mentre nei maggiori Paesi UE siamo al 100%. Si tratta di un peso fiscale che grava sul mercato dell'auto aziendale, schiacciando le potenzialità di un settore che in Italia vale circa il 30%, contro oltre il 50% medio degli altri Paesi, e danneggia la competitività delle nostre imprese.

È urgente, pertanto, alleggerire tale carico per rilanciare il segmento, volano per l'intero sistema-Paese, riportando la fiscalità dei costi delle vetture per le imprese italiane nella corsia delle concorrenti europee. Anche perché l'auto ad uso aziendale brilla per trasparenza e chiarezza amministrativa, è utile per superare l'elusione e l'evasione fiscale, traina i vari settori satellitari verso la massima correttezza e rispetto degli adempimenti legislativi.

all'ormai quasi istituzionale ritardo nei pagamenti, non si riesce ancora a inquadrare una vera ripresa. E, aspetto che forse impatta poco sull'attenzione pubblica essendo parcellizzato, non si riesce a evitare la chiusura dell'attività da parte di migliaia di aziende, in particolare nell'ambito della distribuzione, della componentistica, dei servizi. Di fronte a una tale situazione, la filiera dell'auto chiede al nuovo Esecutivo di agire con lungimiranza sulla leva della fiscalità, individuando - vista la delicata situazione delle finanze pubbliche - soluzioni in grado di riattivare il mercato e difendere l'occupazione. E sono comunque necessari interventi innovativi, che abbiano costi limitati per l'Erario o prospettive di maggiori entrate derivanti dalla ripresa del mercato nel suo complesso. Allora, che cosa si può fare? Varie sono le aree di azione improntate al buon

senso e al riequilibrio. Di seguito, ci limitiamo alle più evidenti.

### Cominciare dalle flotte

Il mercato dell'auto aziendale si trova in condizioni di difficoltà strutturale ed è sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale penalizzante

### Il riordino dell'Ipt

Il D.L. 68 del 2011 sul federalismo fiscale prevedeva il riordino dell'Imposta provinciale di trascrizione (Ipt) secondo vari principi generali. Al

## I 10 PUNTI SU CUI LAVORARE

1. *Tassazione delle auto aziendali*
2. *Revisione dell'Ipt*
3. *Riforma della tassa di circolazione annuale*
4. *Rimodulazione delle accise sui carburanti*
5. *Revisione del cosiddetto superbollo*
6. *Riforma RC Auto contro frodi ed evasione*
7. *Codice della Strada aggiornato ai tempi e alle esigenze dell'automobilista*
8. *Semplificazione della burocrazia connessa alla vita dell'auto*
9. *Sviluppo della mobilità sostenibile, specialmente in ambito cittadino*
10. *Telematica e infomobilità per ridurre i costi di utilizzo dei veicoli*

**ERRATA CORRIGE**

*Su Fleet Magazine n. 88, a pag. 35, invece della foto della nuova Kia Carens è stata pubblicata un'immagine raffigurante la precedente generazione della vettura. Riportiamo qui la foto corretta, scusandoci per l'errore con Kia Motors Company Italy e con tutti i lettori.*



contrario, la normativa sull'Ipt è stata soggetta negli ultimi 18 mesi a vari provvedimenti che hanno non solo aumentato la tassazione, mettendo da parte i ricordati principi generali, ma anche prodotto situazioni di disequilibrio e confusione sul territorio. Occorre riorganizzare la normativa verso una tassazione connessa alle attuali potenzialità del mercato, commisurando la tariffa alle classi di inquinamento e alla vetustà dei mezzi, nuovi e usati, introducendo modulazioni in relazione all'uso di veicoli per fini strumentali.

**Serve subito un segnale: credito o detrazione d'imposta**

Proprio nella situazione di crisi è tuttavia necessario dare una scossa al mercato. Tra le varie ipotesi, si intravede un certo interesse verso il meccanismo del credito o della detrazione di imposta. Le esperienze maturate con questo sistema di incentivazione, specialmente riguardo le spese per i lavori di ristrutturazione edilizia o per gli elettrodomestici ad alta efficienza energetica, hanno dato buoni risultati, interessando vari settori (dalla produzione alla distribuzione, ai servizi di assistenza), con benefici anche nel contrasto all'evasione/elusione fiscale. Si tratterebbe di prevedere questo sistema - rivolto a privati e aziende - per le spese di acquisto di vetture e veicoli commerciali, nuovi o usati con anzianità inferiore a 48 mesi, ovvero

acquisiti con contratto di leasing finanziario o contratto di locazione senza conducente con durata non inferiore a 36/48 mesi oppure per la manutenzione dei veicoli. Sull'esempio delle migliorate e semplificate procedure in vigore per l'edilizia, si potrebbe impostare come credito o detrazione di imposta correlata a una percentuale del costo d'acquisto, con un tetto massimo di costo base (per esempio una detrazione del 10 o del 20% conteggiata su un costo d'acquisto massimo di 15-20mila euro, suddivisibile in 5 periodi d'imposta). Il conseguente incremento del gettito dell'Iva e delle imposte dirette generate dall'aumento delle vendite di auto funzionerebbe da copertura per questa misura, che, collegata anche a scenari di rottamazione di veicoli ante Euro 4, produrrebbe consistenti riflessi sulle tematiche ambientali e di sicurezza.

**Fare, non parlare**

In attesa del nuovo Parlamento, riguardo al quale si auspicano reali

possibilità di confronto e maggiore interesse verso l'automotive, il dibattito è aperto. Di certo è necessario un riordino della tassazione dell'auto, semplificando, razionalizzando, riportando l'imposizione fiscale dei contribuenti italiani a quella media degli europei. Ciò permetterebbe il ritorno a un ciclo di rinnovo del parco più coerente con la vita economica di questa peculiare tipologia di beni. Appena insediati Parlamento e Commissioni di Camera e Senato, occorre quindi riprendere i lavori del Disegno di Legge sulla delega fiscale, interrotti dalle dimissioni del Governo Monti, ricordandosi che a dicembre era stato condiviso il riordino della tassazione dell'auto in base a principi di progressività, gradualità e con un forte sistema di monitoraggio correttivo. È chiaro che, oltre alla fiscalità, servono interventi anche riguardo ad altri aspetti amministrativi e di funzionamento. L'importante è fare e non limitarsi a parlare.

**La filiera dell'auto chiede al nuovo Esecutivo di agire con lungimiranza sulla leva della fiscalità, individuando soluzioni in grado di riattivare il mercato e difendere l'occupazione**