

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET magazine

n74

Con il Patrocinio



ANIASA

MENSILE • Numero 74 • Anno VIII • Ottobre 2011 • Poste Italiane Spa-Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46 art. 1 comma 1) LOMI • Euro 3,50

INCENTIVI & AUTO ELETTRICA

LA SPINTA CHE MANCAVA?

Fiscalità
L'automobile è
sempre nel mirino

Flotte a noleggio
Crescono i furti:
come difendersi?

Le abbiamo guidate
Peugeot 3008 HYbrid4
e Citroën C4

Cronache dal Palazzo

Si dice e si scrive spesso, a volte anche su queste colonne, che le istituzioni non pensano all'automobile. A ben vedere, però, nulla di più falso. Le istituzioni all'automobile ci pensano eccome, il problema è che lo fanno quasi sempre in maniera sbagliata. Non come si converrebbe a un formidabile strumento di mobilità individuale per i cittadini, oltre che di lavoro per centinaia di migliaia di aziende sul territorio. Ma come a una slot machine - secondo la felice definizione del presidente di Aniasa, Paolo Ghinolfi - alla quale nel momento del bisogno basta accostarsi, tirare la leva e poi aspettare che cadano un po' di spiccioli. Che poi tanto "spiccioli" non sono, se è vero che la filiera automotive è oggi il maggior contribuente dello Stato italiano con un gettito fiscale di quasi 68 miliardi di euro all'anno, pari al 4,4% del Pil. Un quadro che nei mesi scorsi si è ulteriormente appesantito, grazie (si fa per dire) al micidiale "uno-due" costituito dalla legge di stabilizzazione finanziaria di luglio e dalla manovra anticrisi di Ferragosto, definitivamente approvata a metà settembre. La brusca accelerazione imposta agli aumenti dell'Ipt e la possibilità da parte delle Province di intervenire anche sulla tassazione dei contratti Rc auto, aumentandola di 3,5 punti, sono i principali "frutti avvelenati" che le iniziative legislative di cui sopra hanno servito agli operatori dell'auto.

I quali, però, tra le pieghe di un'estate difficile potrebbero forse aver trovato anche qualche motivo per sorridere. O, almeno, per guardare al futuro con un pizzico di ottimismo in più. Una prima buona notizia, per esempio, riguarda il noleggio a breve termine. E non è cosa da poco, visto che la già citata legge di luglio ha finalmente



recepito la "storica" istanza di semplificazione amministrativa avanzata da un settore che, fino a ieri, è stato schiavo di un gran numero di adempimenti fin troppo gravosi, ancorché assolutamente inutili ai fini dei controlli fiscali. E poi, c'è la significativa novità degli incentivi all'acquisto per le auto elettriche, che dopo l'approvazione "bipartisan" del relativo disegno di legge dovrebbero diventare realtà entro la fine dell'autunno. Un provvedimento da più parti ritenuto indispensabile per offrire una chance di sviluppo alla mobilità a emissioni zero nel nostro Paese. Che però, per come è stato formulato, ha spaccato in due il mondo dell'automotive, diviso oggi tra sostenitori entusiastici e irriducibili detrattori. Nel Primo piano di questo mese ci è sembrato giusto dare voce a entrambi.

Marco De Rosa

(marco.derosa@fleetmagazine.com)

Le **novità legislative** della scorsa estate hanno portato a un ulteriore appesantimento della **pressione fiscale** sulla filiera automotive.

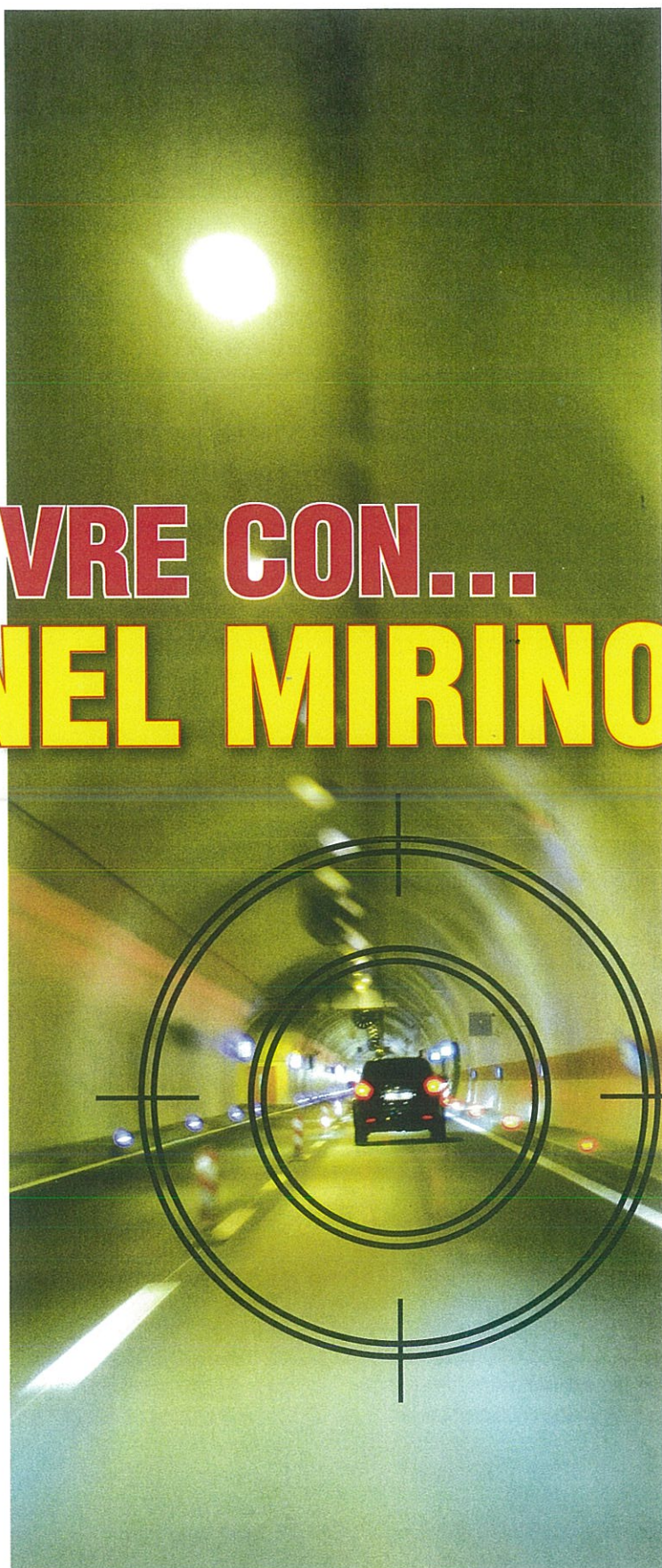
Che, a cominciare dal **noleggio**, chiede al Governo più considerazione e un **maggiore equilibrio**

DUE MANOVRE CON... L'AUTO NEL MIRINO

di Pietro Teofilatto

La doppia manovra di luglio e agosto scorsi sarà ricordata non solo per la convulsa situazione dei mercati finanziari, purtroppo ancora in atto mentre scriviamo, non solo per le difficoltà di promulgare leggi con veri obiettivi di crescita e sviluppo, ma soprattutto per l'entità delle cifre in gioco: oltre 145 miliardi di euro in quattro anni, di cui ben 98 di nuove entrate.

Alla legge per la stabilizzazione finanziaria (legge 15 luglio 2011, n. 111) ha fatto seguito la manovra anticrisi di Ferragosto, definitivamente approvata con legge n. 148 del 14 settembre. E, come in ogni manovra economica



IPT: COSÌ CAMBIA A SECONDA DELLA PROVINCIA

Modello	Roma	Milano	Palermo
Fiat Panda 1.3 MJT (55 kW)	232 euro	251 euro	196 euro
Ford Focus 1.6 (84 kW)	354 euro	384 euro	196 euro
Volkswagen Passat 2.0 Tdi (125 kW)	527 euro	571 euro	196 euro
Volvo V 70 (177 kW)	746 euro	808 euro	196 euro

che si rispetti, l'auto non è stata "dimenticata".

Ipt: anticipati gli aumenti

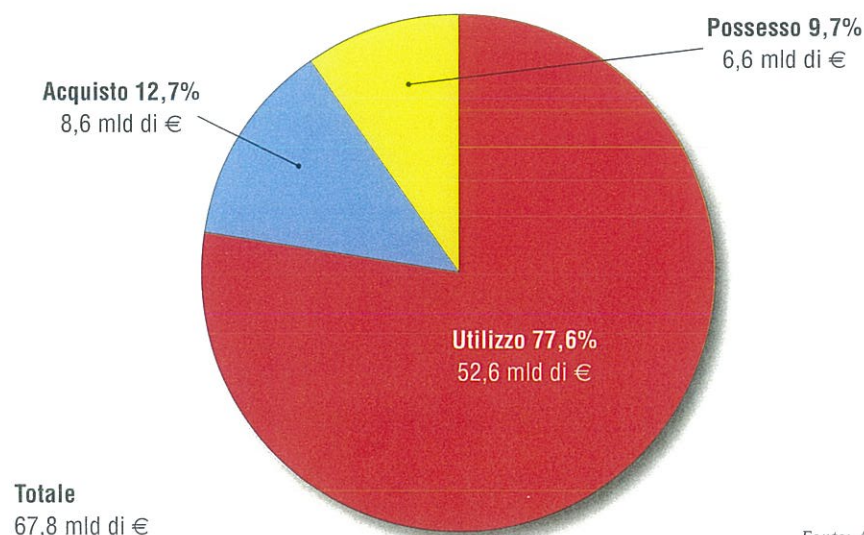
L'ultima novità estiva è stata l'accelerazione imposta all'aumento dell'Ipt, applicata oltretutto con logiche di retroattività. La normativa del federalismo fiscale stabiliva che la revisione dell'Ipt fosse approvata con la legge di stabilità di fine anno, con un indiscutibile valutazione del ministero dell'Economia in base a nuovi criteri e in un'ottica di equilibrio contabile. Superando i lavori ministeriali, il Governo ha deciso di aumentare subito l'imposta, sopprimendo la tariffa fissa (180 euro) e applicando quella proporzionale, pari a 3,51 euro a kW, per ogni compravendita. Ne è derivato un aumento pesante, considerando che nel tempo le potenze dei motori si sono evolute e anche nei segmenti inferiori si trovano oggi auto con potenze di 70-75 kW. Non solo: questa ulteriore imposizione è entrata in vigore immediatamente, il 17 settembre, obbligando alla maggiore Ipt tutti gli atti non trascritti entro il giorno precedente. E considerando che la stessa legge istitutiva dell'Ipt prevede che dall'atto o dall'immatricolazione possono passare 60 giorni prima della trascrizione al Pra, s'intuisce l'irritante situazione per imprese, cittadini, agenzie di pratiche auto, assoggettati a un maggior costo non previsto.

LA PRESSIONE FISCALE SALE ANCORA

Quasi 68 miliardi di euro. Per la precisione, 67,8. È questo il prelievo fiscale sulla filiera automotive registrato nel 2010 secondo gli studi di Anfia. Nella suddivisione del prelievo annuo tra i vari momenti del "ciclo di vita contributivo", figura al primo posto la tassazione per l'utilizzo del veicolo, pari a 52,6 miliardi di euro (il 77,6% del gettito complessivo del settore). È una componente che incide del 3,1% in più a causa dell'aumento dei prezzi di carburanti, lubrificanti e del maggiore gettito Iva sugli interventi di manutenzione e riparazione, sull'acquisto di ricambi, accessori e pneumatici. Al secondo posto c'è la quota di contribuzione al momento dell'acquisto del veicolo: Iva e Ipt, per il 12,7% e un totale di 8,6 miliardi. In questo caso si è registrato un calo dell'8,8%, a causa della

flessione (-9,2%) delle immatricolazioni nel 2010 e di un diverso assetto del mix di vendita, che ha visto ridimensionata la quota di vetture nuove ai privati in favore di un aumento delle immatricolazioni effettuate dalle società e di quelle per uso noleggio.

Infine, la terza grande voce riguarda la tassa di possesso del veicolo. Il pagamento del bollo ha inciso per il 9,7% (6,61 miliardi di euro), in crescita dell'1,7% come effetto dell'aumento di autoveicoli circolanti (+ 1,1%). Secondo Anfia, se rapportata agli altri quattro principali mercati europei (Francia, Germania, Gran Bretagna, Spagna), l'incidenza del gettito fiscale della filiera automotive italiana sul Pil resta elevata: 4,4%, contro una media degli altri Paesi che è del 3,8%.



Fonte: Anfia

Cresce anche l'Rc auto

La questione raggiunge poi livelli di maggiore complessità, considerando che l'aumento dell'Ipt può non applicarsi nelle province delle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano. E lo scenario della fiscalità sull'automobile tocca il culmine con la possibilità per le province (di cui in occasione della manovra è stata prevista la futura soppressione!) di intervenire anche sulla tassazione dei contratti Rc auto, aumentandola di 3,5 punti: a oggi sono già 36 le province che sono passate dal 12,5 al 16%. Se il mercato dell'auto sta cercando, con grande fatica, di riprendersi e generare lavoro, questo inasprimento fiscale penalizza ulteriormente tutti i soggetti interessati. Compreso, non è un assurdo, lo stesso Erario, che rischia di vedere ancora ridotte le entrate Iva, già inferiori di oltre 2,5 miliardi/anno rispetto al 2008. L'allarme lanciato al Governo dalle associazioni della filiera è indicativo di una situazione che si aggrava, impedendo il rinnovamento in un contesto economico difficilissimo e con indicatori di fiducia di privati e aziende altalenanti.

Cosa chiede il noleggio

Il mercato è oggi rappresentato per oltre il 30% dalle immatricolazioni delle flotte. Per vocazione, il noleggio veicoli è fonte di risparmio; le aziende del settore sono infatti caratterizzate, ancor più in un

UNA BUONA NOTIZIA PER IL BREVE TERMINE

Con la legge 111 del 15 luglio, è stata finalmente recepita l'istanza di semplificazione amministrativa portata avanti da Aniasa circa la certificazione fiscale dei servizi di noleggio. Dal 1991, a seguito degli orientamenti di politica tributaria dell'epoca, si era obbligati a emettere ben tre documenti a carattere fiscale, con un appesantimento delle attività aziendali divenuto nel tempo pesantissimo in relazione al grande sviluppo del settore (da 200mila a 5 milioni di contratti/anno). Ora, come ben rilevato dalla circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 41 del 5 agosto scorso, visto lo sviluppo imprenditoriale dell'autonoleggio si ritorna all'emissione della fattura al posto di ricevute o scontrini fiscali, semplificando ed eliminando adempimenti gravosi e privi di apprezzabile rilevanza

ai fini dei controlli. Secondo le nuove disposizioni l'impresa di noleggio, al momento della consegna del veicolo, non dovrà emettere alcun documento, non essendo ancora stato effettuato il pagamento del corrispettivo. La consegna del veicolo è documentata esclusivamente dal contratto di noleggio stipulato prima della consegna e consegnato, in copia, al cliente. Al momento del pagamento del corrispettivo, si dovrà emettere la fattura nella quale dovranno essere indicati gli estremi identificativi del contratto in modo da creare un collegamento fra i due documenti. La fattura dovrà poi essere consegnata al cliente qualora la vettura sia restituita a un punto dell'azienda in grado di emettere il documento. In caso contrario, potrà essere inviata tramite posta ordinaria.

periodo di crisi, dal contenimento dei costi complessivi e dalla capacità di garantire competitività e qualità dei servizi. Confrontando gli aumenti di differenti modalità di trasporto e mobilità, il noleggio continua a essere pertanto economicamente vantaggioso.

È vero: di fronte a una manovra da 145 miliardi, un aumento di 300-400 milioni è poca cosa; e gli scenari dei possibili terremoti finanziari e politici che ben

conosciamo, impongono che tutti facciano la loro parte. Occorre tuttavia maggiore attenzione per non approvare norme che finiscono con il penalizzare chi produce e distribuisce reddito e ricchezza, dà lavoro e già contribuisce molto alle casse erariali. Quello che il noleggio chiede, insomma, è chiarezza e considerazione da parte delle istituzioni, con l'auspicio che quanto prima si torni al tavolo ministeriale per un riequilibrio della tassazione.

