

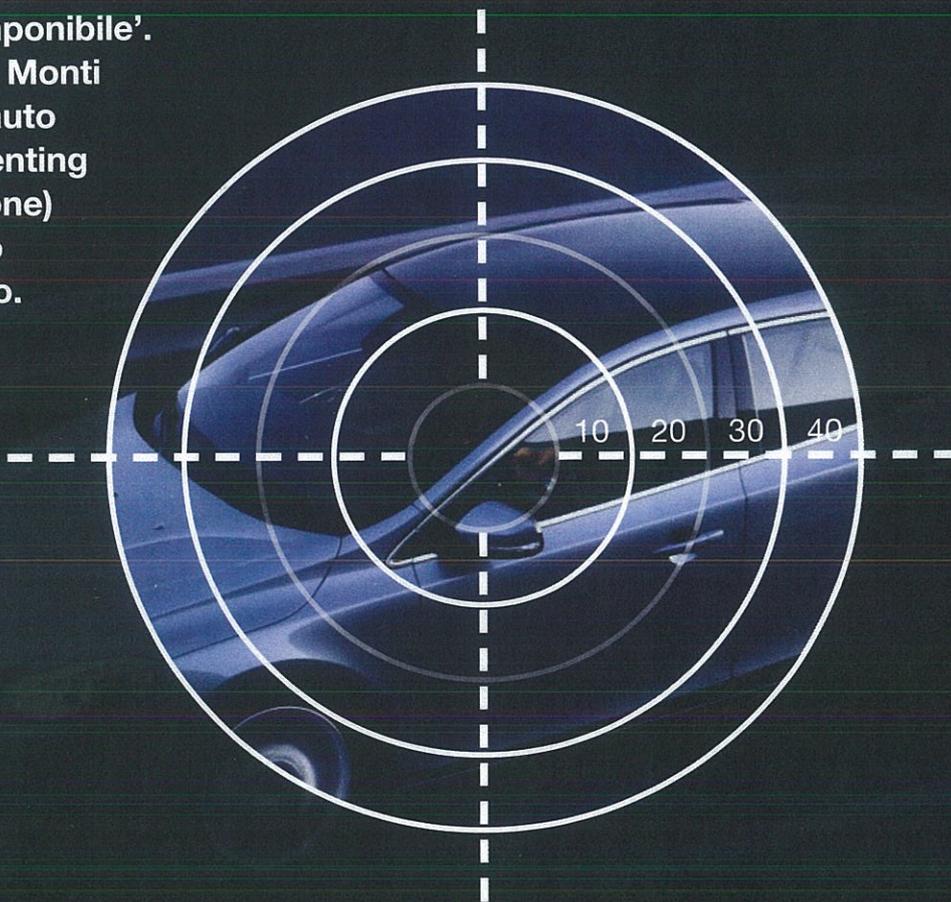
Casa Editrice la fiaccola srl

Numero 22
febbraio 2012

Flotte & finanza

Scegliere, Gestire, Ottimizzare

Un settore negletto,
considerato solo
come 'base imponibile'.
Per il Governo Monti
il mondo dell'auto
(e quello del renting
non fa eccezione)
è un fin troppo
facile bersaglio.



BERSAGLIO DI STATO

Master sull'Automobile
Specialisti dell'auto
si diventa (in pochi)

Rhiag & Pirelli
www.fleetportal.it,
gestione ottimizzata

Audi A4 al risparmio
Restyling di forma
e di sostanza

Così fan tutte?

Il solo modo, legale, per sottrarsi all'aggravio dell'Ipt è aprire una sede secondaria nelle province autonome. Ma sono ancora poche le società di renting che lo hanno fatto. E che lo dicono apertamente

di **Roberta Carati**

O sì o no. Non dovrebbe essere difficile rispondere alla domanda "La sua azienda ha aperto o conta di aprire una sede secondaria in una delle province a statuto speciale?". Invece, della decina di società di noleggio a lungo termine interpellate, pochissime hanno risposto con chiarezza.

Neanche fosse una questione di Stato. Beh, in effetti, a ben guardare, lo Stato c'entra eccome... È il settembre 2011 e il Governo Berlusconi vara la manovra correttiva sull'Imposta Provinciale di Trascrizione che di fatto raddoppia la tassa: per i veicoli di potenza superiore ai 53kW, da un importo fisso compreso, a discrezione delle province, tra 151 e 196 euro, si passa a un importo proporzionale alla potenza del veicolo compreso tra i 3,5119

euro/kW e i 4,5655 euro/kW. Tradotto con un esempio, per un veicolo con potenza pari a 100kW, l'Ipt sale a 350 euro. Il provvedimento però, osteggiato da tutte le associazioni della filiera automotive, riguarda le sole regioni a statuto ordinario. E così le società di Nlt - quelle del breve, per loro natura, sono già ramificate in tutto il Paese - iniziano a considerare la possibilità di trasferire le immatricolazioni là dove l'Ipt è fissa, in attesa che il Governo Monti azzeri i privilegi delle province autonome unificando l'Italia anche sotto il profilo fiscale.

Costi extra ingiustificabili

La prima, e l'unica a dichiararlo pubblicamente e spontaneamente, è Arval, che ha aperto una filiale a Trento designandola come propria sede di immatricolazione per i suoi circa 40mila veicoli annui, pur mantenendo sede legale e operativa a Scandicci (FI). "La nostra - tuona Paolo Ghinolfi, amministratore delegato e direttore ge-

Legittima difesa

Ridurre i costi è un imperativo per tutte le aziende, comprese quelle di noleggio. 'Migrare' in Trentino è più che legittimo

Si difendono come possono, anche aprendo una sede secondaria nelle province a statuto speciale. Non è per nulla sorpreso Pietro Teofilatto, il direttore generale dell'Aniasa che già sul numero scorso ci aveva guidato alla comprensione delle sfumature della manovra Ipt. Siamo tornati a trovarlo, perché il tentativo del Governo Monti di evitare la 'migrazione' delle società di no-

leggio verso il Trentino è sembrato quasi un pro forma. "Il federalismo fiscale è stato per anni uno dei temi più discussi in ambito politico e uno degli elementi forti in suo favore era la semplificazione e la riduzione del carico fiscale. Purtroppo si deve constatare che queste premesse sono ancora disattese, sicuramente anche in relazione alla situazione finanziaria complessiva ancora incerta.

F&F Aniasa sta riscontrando gli annunciati flussi migratori verso il Trentino?

▲ I dati ufficiali diffusi ogni mese dal ministero dei Trasporti confermano da settembre scorso un crescente e deciso spostamento delle immatricolazioni verso il Trentino, in relazione alle disposizioni della Legge Salva Italia. Con parallela riduzione per le altre province in cui per le agevolazioni precedentemente previste si concentravano le immatricolazioni (Roma, Firenze, Brescia, Milano, Torino).

F&F Aprire una sede secondaria a Trento o a Bolzano sembra un'azione del tutto legittima oltre che di legittima difesa.



nerale - è stata una scelta, purtroppo, obbligata. Continuare a immatricolare le auto su Firenze significherebbe per noi un aggravio di costi di quasi dieci milioni di euro su base annua. Un costo aggiuntivo che, nell'attuale situazione economica, non ci permette di rimanere competitivi sul mercato e che non possiamo giustificare ai nostri stakeholder".

Dello stesso avviso Marco Barchiesi, direttore finanziario LeasePlan Italia: "In media immatricoliamo 20-25 mila auto e la modifica Ipt incide su un buon 60 per cento della flotta. L'impatto è notevole, si parla di cifre sostanziali, di quelle che un po' ti spostano il bilancio e che, nonostante le diverse tipologie di contratto, finiscono con il ricadere sul cliente". LeasePlan non ha (ancora) aperto una sede secondaria, ma solo perché "siamo una corporation e una decisione del genere deve essere approvata dal managing board. Io auspico che si aprirà. Se le regioni a statuto speciale ti consentono di mantenere i costi pregressi, perché non farlo?". In Trentino - non risultano per ora migrazioni verso altre regioni - l'obiettivo è il Sud Tirolo. Per due motivi. "A meno di modifiche costituzionali - spiega Barchiesi - la provincia di Bolzano ha annunciato che fino al 2016

Per la 'romana' Ald Automotive nessuna sede secondaria strategica. Si attendono le decisioni delle altre big del Nlt.

non modificherà l'Ipt, e poi stavamo già valutando la possibilità di aprire un ufficio in quella zona, vicina al confine, interessante sotto il profilo del re-marketing". Nessuna nuova sede secondaria, ma solo perché una filiale a Trento è attiva da tempi non sospetti, per Car Server, la società di noleggio di Reggio Emilia 'costretta' a cambiare rotta. "Car Server - puntualizza l'amministratore delegato, Giovanni Orlandini - ha sempre ritenuto, quale scelta di sostegno al territorio di insediamento e di responsabilità sociale verso la propria comunità di appartenenza, di pagare il tributo alla provincia della propria sede, nonostante questa avesse applicato l'aumento massimo consentito dalla legge. Oggi però, il divario tra le province autonome e le altre non è più sostenibile, in quanto l'aumento medio subito è del 145 per cento. Perciò - è l'inevitabile conclusione - anche Car Server sta provvedendo a sostenere il tributo nelle province dove è più favorevole, riconoscendone peraltro l'intero beneficio ai propri clienti".

Non è dato sapere con certezza quanto questi 'traslochi' costeranno alle province di Roma, Firenze e Milano, dove storicamente si concentra la maggior parte delle immatricolazioni ad uso noleggio (rispettivamente il 40, il 27 e l'11 per cento). Una stima parla di 40 milioni di euro l'anno per la sola capitale. C'è da credere che le province 'tradite' non staranno a guardare.

▲ Naturalmente anche le imprese di noleggio sono aziende, governate cioè con logiche imprenditoriali miranti alla riduzione dei costi, laddove, ovvio, ciò sia legalmente possibile. Oltretutto si tratta di multinazionali, per cui gli andamenti sul territorio sono attentamente analizzati a livello di corporate. La complessità e il crescendo della tassazione sull'automotive in Italia rispetto al resto dell'Ue è sempre più evidente. La responsabilità dei manager è alta, qui si tratta di imprese, di imprese, sottolineo, private, che si confrontano cioè sul libero mercato, non di altre realtà per le quali spese ed entrate possono essere oggetto di riflessione o agganciate a parametri con riflessi pubblici.

F&F Ma le province penalizzate dagli spostamenti in Trentino che fanno?

▲ Sappiamo che è molto forte il dibattito interno e che, con la riduzione di risorse destinate agli enti locali, sono allo studio misure di riequilibrio che, per esempio, possano considerare il peso immatricolativo delle singole province e suddividano con questo principio le entrate globali da Ipt. In effetti le auto delle flotte aziendali circolano in tutta Italia.

F&F In definitiva, lei cosa pensa delle misure del Governo Monti in tema di auto?

▲ Siamo abituati, purtroppo, a veder l'intera filiera dell'auto come settore a cui attingere rapidamente e facilmente. Ma il mercato

sta attraversando una crisi epocale e continuando a spremere si rischia di vedere ridotto il gettito tributario complessivo di imposte dirette ed indirette. L'Iva al 21%, e probabilmente da ottobre al 23, è pericolosa ed espone a ulteriori potenziali cali di gettito, già compromesso dal minor numero di immatricolazioni; l'incontrollato aumento dei premi assicurativi e la relativa tassazione, il prezzo dei carburanti sempre più vicino a 2 euro il litro e i pedaggi autostradali 'aggiornati', sono altri elementi di ulteriore penalizzazione. Manca un segnale di supporto a un settore che dà lavoro a 1,2 milioni di persone e sviluppa quasi 68 miliardi di entrate fiscali, il 16,6% del gettito nazionale.