

Noleggianti in gara ma uniti contro il fisco

Nell'ultimo scorcio del 2012 rallentati gli acquisti. Per gli operatori la tenuta del settore è a rischio

di **Maurizio Caprino**

Per chi segue le vicende dell'auto in Italia, nel 2011 è successa una cosa praticamente incredibile: di fronte alla crisi del mercato e alla pressione fiscale sull'acquisto e l'uso dei veicoli, tutte le organizzazioni di categoria del settore hanno fatto fronte comune. Costruttori, concessionari, noleggiatori, società di leasing e agenzie di pratiche automobilistiche, dopo decenni di sostanziale ostilità reciproca (mai dichiarata), hanno messo i loro rappresentanti attorno a un tavolo per cercare di convincere i governi Berlusconi e Monti a non inasprire oltremodo accise, Ipt, Iva, tassa sulla Rc auto eccetera. Riunioni, comunicati, richieste di audizione e persino una lettera aperta pubblicata sui principali quotidiani. Il risultato è stato magro: qualcuno li ha anche ascoltati, ma per pura cortesia. Nei fatti, non è cambiato nulla. Ma le associazioni di categoria stanno continuando a lavorare assieme. E adesso stanno elaborando nuove

FRONTE COMUNE

Con gli altri operatori del settore battaglia su superbollo, tassazione dei carburanti, semplificazione della burocrazia e diffusione capillare delle scatole nere

proposte da presentare al prossimo Governo, sperando che dallo stallo post-elettorale ne esca uno presto e che sia abbastanza forte.

Idee ce ne sono anche tante. Ma non sono ancora tutte condivise e comunque manca ancora l'interlocutore istituzionale cui presentarle. Così, nel frattempo, gli operatori cercano di resistere alla crisi limando per quanto possibile i costi ed evidenziando ai loro clienti attuali e potenziali i possibili risparmi che otterrebbero scegliendo i loro servizi. Il risparmio di cui si parla di più in questo momento è quello fiscale consentito dalle assurde diversità territoriali tra i livelli di tassazione Ipt (su immatricolazioni e passaggi di proprietà) consentite dalle norme, con una decisa migrazione verso le province autonome di Trento e Bolzano (si veda il Rapporto Flotte aziendali pubblicato sul Sole 24 Ore del 12 dicembre 2012). «Sembra un supermarket tariffario, non è una bella immagine», commenta Gianluca De Candia, direttore generale dell'Assilea (l'associazione delle società di leasing).

Tutte le categorie del settore auto si affannano a dire che non chiedono allo Stato particolari agevolazioni, ma un allentamen-

to della morsa fiscale stretta negli ultimi due anni e regole su detraibilità e deducibilità per imprese e professionisti allineate a quelle dei Paesi (soprattutto Germania e Gran Bretagna) dove le flotte aziendali sono più sviluppate. Anche perché, è ormai tramontata l'illusione, sorta un anno fa, secondo cui il noleggio potesse andare in controtendenza rispetto al resto del mercato, limitandone le perdite. Nell'ultima parte del 2012 anche i noleggiatori hanno rallentato gli acquisti e i consuntivi dell'anno sono quelli poco confortanti che si vedono nell'infografica qui accanto.

Di qui il rilancio del tavolo tra le categorie, dove si è discusso non solo di deducibilità e detraibilità. D'altra parte, di queste si parla da vent'anni, con scarso successo perché lo Stato teme di perdere troppo gettito dalle imposte dirette e non conta troppo sulla crescita delle entrate Iva che verrebbe da un miglioramento delle vendite indotto da un fisco meno penalizzante. Ora gli argomenti su cui si parla di più sono superbollo, accise, semplificazione della burocrazia e diffusione delle scatole nere.

Il superbollo avrebbe dovuto portare nelle casse pubbliche 168 milioni di euro. Nel 2012, secondo le stime Assilea, c'è stato un buco di 131 milioni: 93 di mancato gettito Iva (le vendite di auto potenti sono calate del 43% rispetto al 2011), 19,8 per le Regioni sul bollo auto (anche le auto potenti che erano immatricolate in Italia spesso finiscono - non di rado fittiziamente - all'estero, tanto che nel 2012 le radiazioni per esportazione sono aumentate del 150%) e 5,2 per le province sull'Ipt; i restanti 13 milioni si sono persi sotto forma di imposte dirette, perché il fatturato di chi vende auto potenti è crollato del 38 per cento. Cifre che inducono le categorie a chiedere una riconsiderazione della sovrattassa, almeno sui veicoli usati. Sulla tassazione dei carburanti, viene rispolverata la proposta di accise mobili, spesso emersa negli anni: all'aumentare del prezzo industriale, lo Stato alleggerisce la tassa per non deprimere i consumi (e infatti col caro-carburanti a gennaio l'incasso delle accise è sceso del 14,5% rispetto a un già brutto inizio di 2012). Così mantiene invariato almeno il gettito Iva.

Anche della semplificazione della burocrazia si parla da decenni. Ora l'orientamento non è quello di chiedere l'abolizione del Pra, ma la confluenza dei dati del veicolo in un solo documento (la carta di circolazione) e quella che De Candia definisce una «razionalizzazione ragionata» delle competenze di Motorizzazione e Pra.

Il Sole 24 Ore
Martedì 19 Marzo 2013

Sulla diffusione delle scatole nere ci sarà da vincere le resistenze delle assicurazioni: il decreto liberalizzazioni di un anno fa (Dl 1/12) ne ha posto i costi a carico delle compagnie, che hanno fatto i loro conti scoprendo che i risparmi sui sinistri consentiti da questi dispositivi non coprirebbero gli oneri. Per noleggiatori e società di leasing il discorso è diverso: tracciare quando viene usato il veicolo, dove e in quali condizioni (velocità, accelerazioni, manutenzione eccetera) fa risparmiare sulla sua gestione e mette le aziende clienti al riparo da contestazioni in materia di sicurezza sul lavoro (per esempio, per tempi di guida troppo lunghi). In attesa di questi risparmi, i noleggiatori fanno più o meno come nell'ultima quindicina d'anni: mostrano alle aziende i loro software di monitoraggio dei costi in tempo reale e i loro studi che ne quantificano i benefici economici. L'ultimo lo ha fatto la Ge Capital, per i 10 anni della sua task force dedicata (Key Solutions: si parla di oltre 390 milioni di euro di possibili risparmi, 80 dei quali concretamente portati a termine dalle aziende clienti di tutta Europa con scelte strategiche sulla car policy. Lo hanno mostrato oltre 11 mila analisi condotte su due milioni di vetture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La risposta di Key solutions



MILIONI RISPARMIATI

I noleggiatori hanno quantificato i benefici economici apportati alle imprese. Ammonta a 80 milioni il valore dei risparmi per le aziende-clienti (in 10 anni di attività in Europa) fatti conseguire da Ge Capital