

Ghinolfi (Aniasa): pessimo affare per lo Stato tartassare le ammiraglie

La metafora è abusata, l'automotive come una grande nave smangiata da rimettere in asse. Dove a dire, da dove iniziare d'inversione di questa tendenza negativa? Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, l'associazione delle compagnie di renting, raccoglie subito la provocazione: «Siamo in una situazione paradossale. È come se il governo avesse fatto una legge con cui imporre al Comune dell'Isola del Giglio il pagamento della tassa di stazionamento della Costa Concordia perché ferma sugli scogli. Fosse andata così, ci sarebbe stata la rivoluzione. Nel nostro caso purtroppo è accaduta una cosa molto simile. Quando il governo ha imposto i superbolli sulle auto di grande cilindrata ne ha distrutto il mercato, ha messo in ginocchio il sistema delle concessionarie e ha impoverito le casse dello Stato perché si trattava di macchine importanti che venivano acquistate, giravano,

pagavano tasse. Sono scomparse del tutto: non solo le nuove immatricolazioni sono scomparse dalle flotte, non esistono più sul mercato italiano. Col risultato che gli incassi, per lo Stato, si sono ridotti anziché aumentare».

Domanda. Che fine hanno fatto le grandi vetture?

Risposta. Le imprese o i professionisti se ne liberano, le vanno a vendere fuori d'Italia: via l'auto che deve pagare superbollo, che se la guidi ti prendono per evasore totale non si sa per quale fantomatico collegamento. O chi può, la intesta a una consociata estera, la immatricola nel Paese dove questa è registrata e paga le giuste tasse lì. E quanto avviene ormai da decenni con i camion, non essendo possibile in Italia gestire un tir a noleggio, per una norma del codice della strada che risale a 40 anni fa. È l'esempio eclatante della cecità di chi fa delle scelte a fronte di momenti di grande difficoltà. C'è una crisi? Come intervengo? Tartasso le auto di grossa cilindrata così incasso di più. Grande sciocchezza, perché quelle auto sono scomparse e quei soldi che direttamente e indirettamente arrivavano allo Stato sono andati persi.

D. Può fare una stima dei mancati incassi per lo Stato?

R. Un'auto di grossa cilindrata dava allo Stato di sola Iva sull'acquisto dai 20 mila euro in su, più tutte le tasse e imposte varie sui costi d'esercizio, rimessaggio, assicurazione, manutenzione, carburanti. Per l'auto aziendale, poi, la riforma Fornero ha ridotto al 20% la deducibilità sul costo complessivo di utilizzo. Siamo alla follia totale, sono stanco di riportare ciò che dicono i libri di economia sui beni strumentali nell'esercizio dell'attività d'impresa, che sono completamente deducibili in base al loro utilizzo e l'Iva recuperabile. Sull'auto il costo è deducibile al 20% e l'Iva si recupera al 40%. A questo punto perché un imprenditore dovrebbe cambiare la sua automobile, probabilmente già ammortizzata? Tiene quella, o la cambia con un'altra usata, non potendo dedurla dai costi aziendali. È una follia totale. È una caccia alle streghe che si traduce nel tentativo di spremere un limone al quale è rimasta solo una buccia secca. Se continuiamo così, per tornare alla metafora della nave, anziché raddrizzarla la facciamo andare a fondo, senza possibilità di recupero. (riproduzione riservata)

Roberto Bonavilla



Paolo Ghinolfi



Nelle auto aziendali le immatricolazioni superano quelle del leasing, ma ora il calo è superiore al 9%

IL NOLEGGIO TIENE LE POSIZIONI

Ma nel frattempo crollano gli acquisti di auto nuove

DI ANDREA BAVIERA

I conti vanno male. Peggio di quanto dicano le nude cifre, che pure riportano un fatturato in lieve crescita per il noleggio a lungo termine di auto aziendali, con un +2% su base semestrale. Ma è il mercato del nuovo a essere ingessato, le immatricolazioni continuano a calare, l'automotive nel complesso è in una crisi che potrebbe diventare irreversibile. In Italia si immatricolano 1,3 milioni di veicoli su 36 milioni di vetture circolanti: a questi ritmi per rimpiazzare l'attuale parco ci vorranno 20 anni. E 14 milioni di auto sono euro 0, 1 e 2, che inquinano in modo intollerabile.

Le stime delle associazioni di settore dicono che se si adottassero scelte in materia di deducibilità fiscale e riequilibrio della tassazione adeguate a risollevarlo il mercato, riavvicinandolo ai 2 milioni di auto l'anno, lo Stato, pur riducendo le tasse, incasserebbe circa 8 miliardi di euro in più, senza tener conto

dell'indotto positivo derivante dalla ripresa dei consumi nel settore.

«Da gennaio ad agosto si è perso circa il 9% di immatricolato anno su anno, anche se globalmente il fatturato delle flotte tiene perché i clienti prolungano i contratti di noleggio a lungo termine», spiega **Paolo Ghinolfi**, presidente di Aniasa, l'associazione confindustriale che riunisce le compagnie di renting. L'auto aziendale continua a soffrire, strozzata da provvedimenti privi di lungimiranza, deducibilità ridicole, vessazioni fiscali che hanno fatto il vuoto in interi segmenti del mercato. I concessionari chiudono uno dietro l'altro. «Sono stati messi in condizione di non vendere più auto», denuncia Ghinolfi, «così il parco auto in Italia sta invecchiando in modo pazzesco». In sede politica si è parlato di ripresa economica. Ma il Centro Studi Promotor precisa: il mercato dell'auto resta in forte crisi.

Le previsioni 2013 ipotizzano che la caduta si sarebbe

arrestata per il raggiungimento di livelli di immatricolazioni incompressibili, ma in effetti finora si è assistito solo a un rallentamento del calo delle vendite, che in luglio si era ridotto all'1,92%, con l'auspicio che in agosto cominciasse a invertirsi la tendenza.

Secondo gli osservatori di Promotor, il primo dato positivo ora è atteso per settembre, sperando in un miglioramento del quadro economico generale, anche perché il governo, che ha dimostrato sensibilità per edilizia, elettrodomestici e nautica, non manifesta da anni alcuna disponibilità ad affrontare i problemi dell'auto, divenuta un bancomat per ogni livello di pubblica amministrazione. Anche per l'Unrae e l'Anfia (importatori e costruttori di veicoli) il mercato auto resta depresso, come testimoniato anche dalla raccolta contratti che, da un primo scambio di informazioni, in agosto sfiora le 55 mila unità, in flessione di circa il 4%. Nei primi otto mesi dell'anno la riduzione, mitigata

da un secondo trimestre positivo nel confronto con lo stesso periodo dell'anno 2012, si porta a un -6% e quasi 858 mila contratti conclusi.

Anche le auto aziendali, per qualche anno immuni dai venti più freddi della crisi, quest'anno sono sotto scacco. La contrazione delle nuove immatricolazioni è persino superiore a quella delle auto private (nel gennaio-agosto 2013 il calo è stato del 9,2% contro l'8,8%). In quest'ambito, il noleggio è avanti per le nuove immatricolazioni rispetto a leasing e proprietà diretta (172.568 contro 155.562 unità nel periodo gennaio-agosto 2013), ma anche qui il calo rispetto al 2012 è vistoso: rispettivamente -9,51% e 8,93%. Come evidenziato da Ghinolfi, le società di renting limitano i danni sul fatturato, in quanto l'esigenza di mobilità è soddisfatta prolungando i contratti in essere. Ma la situazione inevitabilmente dovrà trovare nuovi sbocchi, con interventi non più differibili soprattutto sulla deducibilità fiscale. Il perché lo spiega Ghinolfi nell'intervista. (riproduzione riservata)

IL MERCATO AUTO: PRINCIPALI FLOTTE AZIENDALI E NOLEGGIO - GENNAIO-AGOSTO 2013

Immatricolazioni	Gen/Ago 2013	Gen/Ago 2012	Var.% 13/12	Incidenza mercato 2013	Incidenza mercato 2012
Privati	569.399	624.510	-8,82	63,44	63,34
Flotte aziendali *	328.130	361.528	-9,24	36,56	36,66
di cui					
Noleggio	172.568	190.703	-9,51	19,23	19,34
Società/Leasing	155.562	170.825	-8,93	17,33	17,32
TOTALE	897.529	986.038	-8,98	100%	100%

Fonte: UNRAE Min. Trasporti ed elaborazioni ANIASA

(* Noleggio/Società/Leasing)

Il numero di auto aziendali rubate l'anno scorso è aumentato di più del 9%. Stabili i costi collegati CON LA CRISI C'È L'IMPENNATA DEI FURTI

Cresce anche l'appropriazione indebita da parte di clienti morosi

DI ANDREA BAVIERA

Non bastava la gelata dell'economia a pesare sul noleggio e le nuove immatricolazioni. Con la crisi hanno ripreso vigore i furti, che negli anni passati avevano registrato una flessione. Nel 2012 i furti d'auto sono costati al settore del noleggio più di 42 milioni di euro. La maggior parte di questi (i dati Aniasa, elaborati da LoJack Italia, azienda leader nel tracciamento e recupero dei veicoli rubati, accorpano il noleggio a breve e lungo termine) riguarda, per più di 32 milioni di euro, le auto aziendali.

Le auto sottratte lo scorso anno ai clienti del renting sono state in tutto 4.400 (erano 4.395 nel 2011). I furti di auto aziendali a noleggio hanno subito una decisa accelerazione, aumentando in numero del 9,4% (da 2.979 a

3.260). La crescita del fenomeno risulta evidente anche se si riporta il dato assoluto alla flotta di veicoli in circolazione (+8%). È rimasta invece stabile l'incidenza dei costi generati dai furti: le auto rubate sono, in media, più piccole e di conseguenza meno costose. È finita l'era delle grandi berline di rappresentanza e il trend trova riscontro in furti più numerosi, ma di vetture dal valore unitario più basso. «I furti rappresentano un grosso problema per il settore del noleggio», spiega **Pietro Teofilatto**, direttore del noleggio a lungo termine dell'associazione confindustriale di categoria delle aziende di noleggio, Aniasa. «Innanzitutto rappresentano una perdita economica legata al valore contabile del mezzo e poi determinano il mancato fatturato derivante dall'impossibilità

di noleggiare, senza contare le pratiche amministrative e burocratiche collegate che hanno un notevole impatto sul costo di gestione del parco auto. Gli operatori del settore negli ultimi anni stanno correndo ai ripari responsabilizzando i driver e utilizzando

strumenti ad alta tecnologia per scoraggiare i ladri e rendere più efficace il rintracciamento del veicolo trafugato».

Ma le note negative non finiscono qui. Il quadro a tinte scure dei furti, per così dire, tradizionali è completato dal fenomeno delle appropriazioni indebite dei veicoli. Accade che alcuni clienti, il cui numero è in preoccupante crescita, non possano (o non vogliano) più pagare i canoni di noleggio, ma a restituire i veicoli non pensino proprio, secondo un malcostume che crea ingen-

ti problemi agli operatori del renting. Le aziende di noleggio sono in questo modo costrette ad avviare lunghi e costosi contenziosi, tentando di recuperare quanto prima, visti i tempi della giustizia ordinaria, almeno i veicoli, per poterli rimettere rapidamente sul mercato del noleggio e limitare i danni, oltre a procedere al faticoso recupero delle somme non incassate. In questo caso la tecnologia può intervenire a risolvere la questione: una volta che l'azienda di noleggio ha rescisso il contratto e depositato la querela (che equivale a una denuncia di furto), la presenza di un apparato elettronico satellitare a bordo rende possibile rivolgersi alle forze dell'ordine per intervenire e recuperare il veicolo, a tutti gli effetti divenuto corpo di un reato, indebitamente trattenuto. (riproduzione riservata)

I FURTI NEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE - 2012

	2012	2011	Var. %
Veicoli rubati non recuperati	3.260	2.979	9,4%
Veicoli rubati in % su flotta media	0,62%	0,57%	8%
Danni da furti (mln di €)	32,1	32,7	-1,8%

Fonte: elaborazione LoJack su dati Aniasa