

In molti si rivolgono a concessionari esteri, ma l'Aniasa scende in campo per difendere il settore

# Auto di lusso, il noleggio emigra

## Contribuenti in slalom per evitare superbollo e redditometro

Pagina a cura

DI VALERIO STROPPA

Il noleggio delle auto di lusso parla sempre più straniero. Un fenomeno accelerato a seguito delle manovre correttive dei conti pubblici varate negli ultimi 12 mesi dai governi Berlusconi e Monti: che, nell'ottica di tassare la ricchezza, hanno introdotto un prelievo aggiuntivo sulle auto di potenza superiore ai 185 kw. Rivolgendosi a operatori esteri, infatti, da un lato i contribuenti che vogliono guidare una fuori serie possono evitare di pagare il superbollo previsto dal d. n. 98/2011 e poi rincarato dal d. n. 201/2011, il cosiddetto decreto Salva Italia (convertito nella l. 214/2011). E, dall'altro lato, in un contesto dove la lotta all'evasione fiscale si fa sempre più decisa, anche con l'imminente entrata in servizio del nuovo redditometro, affidandosi a un renter di oltre confine è possibile rendere più difficile da individuare agli occhi del Fisco l'effettivo utilizzo dell'auto. Tutto lecito dal punto di vista legale, ma letta in questo modo all'orizzonte sembrano connotarsi profili elusivi. «Queste situazioni stanno certamente aumentando, ma si tratta sempre di un fenomeno marginale nell'ambito del mercato del noleggio a lungo termine (Nlt)». Parliamo di meno dell'1% del totale», spiega **Pietro Teofilatto**, direttore locale lungo termine di Aniasa, l'associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici.

### Il mercato del noleggio veicoli in cifre

Fatturato complessivo	5 miliardi di euro
Flotta circolante	678.000 veicoli
• Breve termine	154.000
• Lungo termine	524.000
Km percorsi annui	21 miliardi
Immatricolazioni	302.000 veicoli
Valore immatricolazioni	5,3 miliardi di euro
Incidenza mercato nazionale	16%
Addetti diretti	8.000
Addetti indiretti	22.000
Rete assistenza	30.000 officine
Stazioni di noleggio	1.600
Entrate fiscali dal noleggio	1,7 miliardi di euro

Fonte: Aniasa

stici. «Come numeri, quindi, non c'è particolare rilevanza. Sotto il profilo dell'immagine, invece, la cosa è ben diversa in quanto rischia

di passare un messaggio negativo, ossia che il Nlt fa rima con l'elusione, quando in realtà è l'esatto contrario».

Da qui l'azione di «difesa» dell'associazione, fermamente convinta degli effetti benefici per le casse pubbliche del Nlt. «Si tratta di un settore che già oggi genera ogni anno 1,7 miliardi di euro di gettito. Agevolandolo con misure fiscali di favore i vantaggi sarebbero certamente maggiori», prosegue Teofilatto, «sia dal punto di vista degli incassi diretti, sia per quanto riguarda l'in-

dotto. Nella filiera del noleggio ogni passaggio è perfettamente in regola dal punto di vista contabile e fiscale: tutto è documentato con fattura, dalla vendita alla manutenzione dei veicoli. Che si parli di un semplice tergitristallo o della sostituzione di un motore da migliaia di euro il meccanico/rivenditore che si trova di fronte un'azienda di noleggio sa che il nero non può esistere. In più c'è la certezza della tassazione in capo all'utilizzatore della vettura, attraverso la disciplina del fringe benefit».

Motivo per cui Aniasa ha da tempo avviato un confronto con l'amministrazione finanziaria. «Oltre a segnalare le anomalie che ci sembrano sospette, continuiamo a evidenziare all'Agenzia delle entrate l'opportunità di agevolare il noleggio», osserva Teofilatto, «gli sviluppi più recenti, tuttavia, sembrano andare in direzione contraria. Le ultime quattro manovre del governo hanno inciso pesantemente sull'automotive: prima il rincarato dell'Ipt che in media è quasi raddoppiato, poi l'introduzione del superbollo e quindi il suo rincarato, più innumerevoli aumenti delle accise sulla benzina. Se consideriamo che in Italia si pagano anche premi assicurativi più alti della media europea è facile capire perché molti scelgano di rivolgersi altrove».

Già, perché il mancato assoggettamento al superbollo è un vantaggio che si va ad aggiungere a quelli più strutturali. «In paesi come Germania, Francia o Regno Unito il regime fiscale relativo ai veicoli strumentali è più favorevole», rileva Aniasa,

«non c'è la limitazione al 40% sia ai fini Iva sia per la deducibilità dei costi. Nonostante questo in Italia negli ultimi 15 anni il settore si è fatto strada, arrivando a un portafoglio clienti che conta oltre 65 mila aziende e 2.400 p.a.. Andrebbero messi allo studio interventi normativi che siano in grado di sviluppare ulteriormente un segmento che ha grandi potenzialità».

Infine, tra i possibili fini elusivi del noleggio di un'auto con targa straniera, c'è quello di «annacquare» il rischio multe.

I comuni, infatti, lamentano da anni enormi difficoltà a notificare le contravvenzioni a soggetti stranieri. «In realtà le cose stanno migliorando», chiosa Teofilatto, «perché molte città, a cominciare da Roma, Milano e Firenze, si sono attrezzate per rendere più efficiente la riscossione delle multe all'estero. Di certo la procedura è più articolata (e richiede l'intervento degli uffici consolari oppure la stipula di apposite convenzioni, ndr), tanto che sono nate società specializzate, analoghe a quelle di recupero crediti». In ambito comunitario, peraltro, c'è allo studio un provvedimento che mira proprio a regolamentare la notifica e l'incasso delle multe prese all'estero, attraverso un più efficiente scambio di informazioni tra paesi membri sulle violazioni ai rispettivi codici della strada. A oggi, però, secondo le stime circa la metà dei verbali elevati nei confronti di guidatori esteri non viene incassato, con un danno di decine di milioni di euro per i bilanci degli enti locali.



Pietro Teofilatto