

ATTUALITÀ

AUTO/2

RIORDINARE LA TASSAZIONE

di Pietro Teofilatto, Direttore Noleggio a Lungo Termine - ANIASA



Sul futuro del noleggio veicoli pesano le incognite legate al continuo aumento del prelievo fiscale e le incertezze dello scenario economico

La situazione di recessione del mercato automobilistico nazionale, in atto da oltre cinque anni, sta causando notevoli conseguenze per l'intero settore automotive. Si tratta di una crisi senza precedenti per durata e proporzioni e che ha visto nell'arco del quinquennio 2007-2012 il mercato scendere da 2,5 a 1,4 milioni di immatricolazioni. Una riduzione complessiva del 44%, caratterizzata dal calo preoccupante degli acquisti dei privati (passati dal 73% al 66% del totale) e con un andamento a corrente alternata per gli acquisti da parte delle società, che comunque, hanno sostenuto l'intero mercato ed evitato cali maggiori.

Nel 2013 il settore del noleggio veicoli sta sostanzialmente tenendo le posizioni, confermando la capacità di prevenire e adattarsi alle più contingenti situazioni, specialmente grazie alla validità e all'efficienza della propria struttura aziendale, caratterizzata ancora di più da esperienza, predisposizione ai cambiamenti e ad anticipare le esigenze della clientela, continuando ad offrire i migliori servizi al prezzo più conveniente.

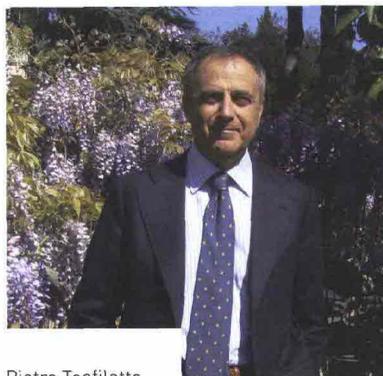
Nei primi sei mesi il totale delle immatricolazioni si attesta sulle 734mila unità, una flessione del 10,3% rispetto allo stesso periodo del 2012, con una perdita di circa 84mila unità.

Si tratta di un calo abbastanza contenuto rispetto a quelli del passato, ma ciò non toglie che il livello della domanda scivoli ancora più in basso e che sia difficile prevedere quando sarà toccato il fondo.

Le proiezioni su base annua indicano un volume complessivo di circa 1.260.000 unità, un livello particolarmente basso che ci riporta ai dati degli anni '70, cioè di ben quarant'anni fa. Se le cose dovessero andare davvero così, si verificherebbe un calo rispetto ai livelli ante-crisi (2007) del 49,5%. Anche i risultati delle flotte aziendali riflettono la situazione di emparse, con un calo del 10,2% di immatricolazioni, per una quota complessiva del mercato che arriva comunque al 36,5%. E il noleggio, seppure registra un forte calo rispetto ai dati del 2012 (-17,9%), conferma una "fetta" superiore al 20% del totale mercato auto.

Questa riduzione di immatricolazioni è riconducibile a differenti ragioni per le attività di noleggio a breve e a lungo termine.

Il comparto del breve ha confermato la politica di approvvigionamento di veicoli concentrata proprio a ridosso della stagione turistica, improntando l'attività al massimo utilizzo della flotta esistente su tutto il territorio e in relazione alle esigenze più diversificate della clientela.



Pietro Teofilatto

Da qui, una riduzione della flotta media a circa 80-85mila vetture, con picco estivo sulle 110mila unità, e un tasso di utilizzo estremamente alto, superiore all'80-90%.

Le immatricolazioni del lungo termine continuano invece a risentire della perdurante richiesta di proroga dei contratti da parte della clientela, con una durata media sempre più vicina ai 48 mesi. I dati indicano un calo complessivo di immatricolazioni pari al 15,5%, con una forte contrazione dei mezzi commerciali, scesi del 21,8%. Le incertezze sulla ripresa protraggono ancora nel tempo il ricambio della flotta da parte dei driver aziendali, anche se le proroghe sono comunque un'ulteriore decisiva testimonianza proprio dell'apprezzamento e della non sostituibilità del servizio usufruito.

Le aziende continuano quindi a utilizzare il noleggio, aumentando la durata dei contratti e concordando una rimodulazione dei servizi in relazione alle proprie situazioni operative. Che il noleggio a lungo termine sia in buona salute è attestato dai dati raccolti da Aniasa sul semestre trascorso, che registrano un fatturato in aumento (+2,2%), trainato specialmente dalle vendite dell'usato (+8%). Un aspetto degno di nota è che il settore, pur sottoposto ai crescenti oneri tributari e burocratici che gravano su tutti i settori produttivi, sta continuando a garantire anche nella fase più acuta della crisi una concreta stabilità dei costi, funzionando quindi come "sostegno finanziario" alle aziende, specialmente alle pmi, in crisi di liquidità e con fidi bancari in calo, nonché vessate dalla stessa Pubblica amministrazione, con il cronico e automatico ritardo dei pagamenti. Sul futuro dell'auto e dell'auto aziendale pesano le incognite legate al continuo aumento del prelievo fiscale sulle quattro ruote, nonché le incertezze dello scenario economico in generale. ▶

Il settore del noleggio veicoli – primo semestre 2013

Immatricolazioni	1° semestre 2013	1° semestre 2012	Var %
Fatturato (in .000)	3.063.665	3.009.013	2%
Flotta	634.300	642.000	-2%
Immatricolazioni	147.600	165.700	-11%

Stime ANIASA

Il noleggio a lungo termine nel 1° semestre 2013

Immatricolazioni	1° semestre 2013	1° semestre 2012	Var %
Fatturato (in .000)	2.608.040	2.551.860	+2,2%
Flotta circolante	527.300	533.000	-1,1%
- auto	412.000	410.500	-0,3%
- furgoni	115.300	122.400	-5,8%
Immatricolazioni	80.400	95.200	-14,8%
- auto	72.000	84.500	-8%
- furgoni	8.400	10.700	-23%
Dipendenti	2.720	2.750	-0,1%

Stime ANIASA

Secondo i dati recentemente diffusi da Anfia, nel 2012 il carico fiscale sull'automotive ha superato i 72 miliardi, un aumento del 3,8% sul 2011, quando erano già stati superati i 70 miliardi (+4,8% sul 2010). Tassa dopo tassa, le entrate tributarie generate dal comparto sono passate dal 16,3% del gettito totale 2010, al 16,8% nel 2011 e sono arrivate al 17% nel 2012. L'incidenza della fiscalità proveniente dall'automotive sul Pil continua a essere la più elevata tra i principali paesi Ue: 4,4%, contro una media del 3,3%.

Il mercato dell'auto aziendale, in particolare, sta soffrendo di un trattamento fiscale iniquo e penalizzante rispetto agli altri paesi europei.



In Italia, infatti, la deducibilità è scesa dal 40 al 20%, mentre in ambito Ue è del 100%. Per di più, la soglia di deducibilità per le auto utilizzate da aziende e professionisti (18.076 €) è ferma addirittura al 1997 e non è mai stata rivalutata degli indici Istat, come previsto per legge; per completare il quadro, l'Iva nel nostro paese è detraibile solo al 40%, mentre nei maggiori paesi Ue la detraibilità tocca quota 100%.

Anche l'attuale esecutivo, aumentando a inizio ottobre l'Iva al 22% e prevedendo l'aumento delle accise sui carburanti dal 2014, prosegue nel trend di aumento del carico fiscale sull'auto, ritardandone la ripresa. È invece opportuno che si agisca con lungimiranza sulla leva della fiscalità, ►

ATTUALITÀ



individuando, vista la delicata situazione delle finanze pubbliche, soluzioni in grado di riattivare il mercato e difendere l'occupazione. Sono pertanto augurabili interventi innovativi, che abbiano costi limitati per l'Erario, ovvero prospettive di maggiori entrate derivanti dalla ripresa del mercato nel suo complesso, in logiche di

azione improntate al buon senso e al riequilibrio.

Nell'auspicare reali possibilità di confronto e maggiore interesse sul mondo dell'auto da parte delle istituzioni, Aniasa ritiene che sia non più rinviabile un riordino della tassazione dell'auto, semplificando, razionalizzando e riportando l'imposizione fi-

sca dei contribuenti italiani a quella media dei contribuenti europei.

Si promuoverebbe in questo modo il ritorno a un ciclo di rinnovo del parco dei veicoli più coerente con la vita economica di questa peculiare tipologia di beni, producendo innegabili, consistenti ricadute sulle tematiche ambientali e di sicurezza nella circolazione stradale.

Per altri settori in difficoltà, come edilizia e nautica, l'esecutivo con il Decreto Fare si è reso disponibile a interventi specifici, addirittura, visti gli effetti negativi prodotti, facendo marcia indietro sull'incauta tassazione della nautica. Anche per l'auto potrebbe essere fatto qualcosa di positivo, riordinandone la tassazione in base a principi di progressività, gradualità e con un forte sistema di monitoraggio correttivo: il disegno di legge sulla delega fiscale è la miglior opportunità per dare una risposta concreta. ■



In cauda venenum di doktorfranz

*Esemplari son le vicende delle telecomunicazioni italiane.
Si potrebbe dire quanto la storia del volo sopra le patrie campagne e città.
Verrà mai il momento per qualcosa di nuovo nell'aria, che cancelli gli antichi vizi?
Dev'essere l'insostenibile leggerezza dell'etere...*