

marzo 2014

L'

mprenditore


CONFINDUSTRIA
Piccola Industria

14
**PICCOLA
INDUSTRIA**
Per un Rinascimento
industriale italiano

26
FOCUS
Capitale sociale
la forza del paese

60
DOSSIER
L'Italia riparte
dal Sud



**AMO L'ITALIA,
MA BASTA!**

AUTO

SERVONO MISURE DI RILANCIO

di Pietro Teofilatto, Direttore Aniasa



Dopo ben 42 mesi di cali consecutivi, a dicembre scorso è arrivato un timido segnale di auspicabile ripresa del mercato automobilistico nazionale. L'incremento è stato però esiguo, dell'1,4%, e non ha influito sull'andamento negativo anche del 2013, che ha chiuso a quota 1.310.000 immatricolazioni, un calo del 7,1% sul 2012 e addirittura del 47,7% sui livelli ante-crisi nel 2007.

Seppure anche i primi dati del 2014 (a gennaio + 3,8%) sono tendenzialmente positivi, è ancora netta la tendenza recessiva dell'intera filiera automotive, che secondo le previsioni

dovrebbe toccare nell'anno in corso un volume di immatricolazioni di circa 1.350.000 unità. Si tratta indubbiamente di un obiettivo molto modesto, se si considera che, anche se venisse raggiunto, il mercato italiano rimarrebbe sui livelli degli anni '70. La "ripresina" degli ultimi mesi va comunque considerata alla luce del raggiungimento di livelli talmente bassi da essere difficilmente comprimibili, ma appare di certo coerente con l'arrestarsi nel terzo trimestre 2013 della caduta del Pil e con la crescita dello 0,1% verificatasi negli ultimi mesi dell'anno.

L'inversione di tendenza della nostra economia rischia peraltro di essere effimera e di ridursi nei prossimi mesi se non sarà accompagnata da stabilità ed autorevolezza del quadro politico e da serie misure di rilancio dei consumi e di riduzione della pressione fiscale, senza le quali è difficile pensare di poter ridurre il tasso di disoccupazione, arrivato a dicembre scorso al 12,7%.

Il rischio è che il 2014 sia ancora un anno di criticità sul fronte automobilistico, principale filiera industriale produttiva di beni e servizi nel nostro paese, con riflessi sulla riduzione del gettito fiscale, sul rischio di ulteriore chiusura di aziende e di complesse riorganizzazioni produttive, in un

2014 a rischio sul fronte automobilistico, un mercato in gravi difficoltà e sottodimensionato per un fisco penalizzante rispetto agli altri paesi europei



Pietro Teofilatto

dissolvimento di realtà imprenditoriali che hanno finora generato ricchezza e lavoro.

Le manovre tributarie dell'ultimo biennio hanno infatti aumentato oltre misura la tassazione sull'auto, deprimendo ulteriormente il mercato e raggiungendo, peraltro, risultati di gettito opposti agli iniziali obiettivi o, addirittura, causando la riduzione complessiva dello stesso gettito, come emerso dai dati sui proventi delle imposte sui carburanti e dal minor gettito Iva stimati per il 2013 rispettivamente in 1 e 2 miliardi.

Un rapido sguardo sull'andamento

del 2013. Rispetto al 2012 sono state immatricolate circa 100mila unità in meno, con un mercato che ha visto un ulteriore calo nella quota dei privati (-7,4% nell'anno), un'analogha flessione anche degli acquisti delle società (-7,6%), con una quota stabile al 17,8%, mentre il noleggio, in calo del 5,8% nell'anno, sale al 18,6% del totale immatricolato, rispetto al 18,3% del 2012.

Situazione mercato auto aziendale

Nel 2012-2013, nella fase fortemente recessiva dell'automotive, il mercato generale delle auto aziendali (costituito da auto acquisite in proprietà, leasing finanziario, uso noleggio), pur crescendo in incidenza sul mercato

dal 33,4% al 36,2%, ha registrato rispetto al 2011 un calo del 19,5%, pari a circa 114mila unità di nuova immatricolazione (da 571mila a 471mila auto).

Per "mercato dell'auto aziendale" si intende il complesso delle autovetture intestate a soggetti con partita Iva. Le attuali dimensioni in Italia sono stimate in circa 2 milioni di veicoli, utilizzati da imprese di varie dimensioni, cui si aggiungono le auto a uso promiscuo per agenti e professionisti. Il 60% delle imprese dispone di una flotta auto a uso aziendale (Istat 2011), presente in ogni settore merceologico (parco superiore a 3 unità). ▶

Il mercato auto: privati, flotte aziendali e noleggio - Italia 2013

Immatricolazioni	2013	2012	Var.% 2013/2012	Incidenza mercato 2013	Incidenza mercato 2012
Privati	833.998	900.621	-7,4	63,6	63,8
Flotte aziendali *	476.951	511.130	-6,7	36,4	36,2
Noleggio	232.848	251.975	-5,8	18,6	18,3
Società/Leasing	244.103	259.155	-7,6	17,8	17,9
TOTALE	1.310.949	1.411.751	-7,1	100%	100%

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati ANFIA ed UNRAE

[*] Immatricolazioni complessive: uso noleggio, da parte di società ed in leasing finanziario

In questo contesto il noleggio di flotte aziendali ha un ruolo fondamentale, immatricolando 240mila vetture l'anno e contribuendo a un più rapido rinnovo del parco in relazione al veloce turn-over (10-36 mesi). In generale il mercato interno dell'auto aziendale si trova oggi in condizioni di gravi difficoltà strutturali, sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale penalizzante rispetto agli altri paesi europei, che è diventato nel 2013 ancora più iniquo.

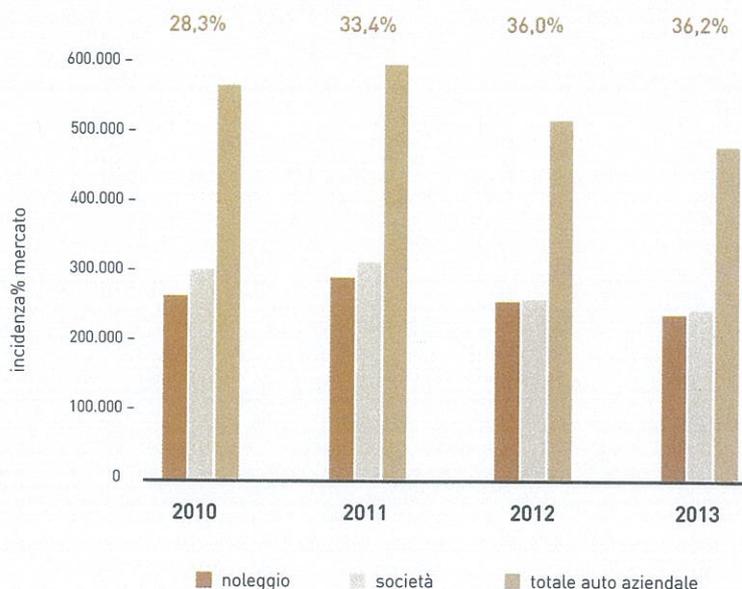
Il ritardo dell'Italia su quattro ruote

In Italia, infatti, la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi dal 40% al 20% (dalla legge Fornero prima e dalla legge di Stabilità 2013 poi), mentre in ambito Ue arriva fino al 100%. Per di più le soglie di deducibilità per le auto utilizzate da imprese e professionisti sono ferme addirittura al 1997, non essendo mai state rivalutate secondo gli indici Istat come invece legislativamente previsto.

Per completare il quadro, in Italia l'Iva è detraibile solo al 40%, mentre nei principali paesi Ue la detraibilità arriva al 100%. Questa ridotta misura, prevista dal 2007 e "in attesa di riordino della fiscalità dell'auto", è stata di volta in volta oggetto di proroghe triennali, da ultimo fino al 31 dicembre 2016.

Si spiega soprattutto in questo modo la differente percentuale di auto immatricolate a società in Italia (36,2%), rispetto ad altri paesi europei come Germania (62,1%), Spagna (43,6), Francia (44,5%) e Gran Bretagna (52,5%).

Immatricolazioni auto aziendali 2010 - 2013



Fonte: UNRAE

Tale disparità di trattamento grava pesantemente sul mercato dell'auto aziendale, schiacciando le potenzialità del settore, e danneggia la competitività delle imprese nazionali, che sostengono un maggior costo nella produzione.

Nonostante questo scenario sul fronte della fiscalità, il noleggio può intervenire positivamente e rapidamente su due aree: da una parte, permettendo alle imprese di ridurre i costi di gestione del parco veicoli, ottimizzando in relazione alle esigenze produttive, temporanee e locali; dall'altra, consentendo maggiore attenzione al core business e, con il conferimento in outsourcing dell'attività, evitando l'immobilizzo di consistenti capitali. Ulteriore importante elemento da considerare è il ruolo rilevante e unico dell'auto aziendale come promotore sia di correttezza fiscale che di contrasto all'evasione. In partico-

lare, con il noleggio veicoli ogni fase operativa sotto il profilo amministrativo e contabile è, infatti, strettamente e necessariamente congiunta a ogni adempimento stabilito dalla normativa tributaria.

Sono questi ulteriori aspetti da valutare in sede di elaborazione delle misure di rilancio dell'economia, considerando che, come evidenziato dal Centro Studi Confindustria, la riduzione delle disponibilità finanziarie, nonché l'ancora insufficiente riduzione dei tempi di pagamento, frenano investimenti e crescita. Sono pertanto indilazionabili nuovi strumenti di finanza per le imprese attraverso interventi volti a sbloccare il circolo vizioso di eccesso di tassazione, credit crunch, recessione e deflazione. ■