

Aniasa

L'AUTONOLEGGIO A LETTA: TASSE COME IN EUROPA

Pubblicata il **08/05/2013** |



Riequilibrare gradualmente la deducibilità, ridotta al 20% all'inizio dell'anno dal precedente 40% (in Germania, Regno Unito, Francia e Spagna è al 100%), e rivedere la detraibilità dell'Iva, ferma al 40% (100% in Germania, Regno Unito, Francia e Spagna). Si basa su questi due pilastri la richiesta del mondo dell'**autonoleggio**, lanciata oggi a Milano durante la presentazione del 12° rapporto **Aniasa**, al nuovo Governo guidato da Enrico Letta: "Tale disparità di trattamento - ricorda l'Associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici - grava pesantemente sul mercato dell'**auto aziendale**, schiacciando le potenzialità del settore e danneggia la competitività delle nostre imprese, che sostengono un maggior costo nella produzione. Beni e servizi prodotti dalle aziende italiane hanno un costo superiore rispetto ai competitor europei. Ed è un aspetto da valutare in sede di elaborazione delle misure di rilancio dell'economia nazionale".

2013				
Paesi	Deducibilità (in €)	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia	Max 18.076	20%	3.615	40%
Germania	illimitata	100%	illimitato	100%
Spagna	illimitata	100%	illimitato	100%
Francia	Max 18.300	100%	18.300	100%
Gran Bretagna	Max 18.200	100%	18.200	100%

L'appello al Governo Letta. Secondo Paolo Ghinolfi, presidente dell'Aniasa, un intervento di alleggerimento fiscale nei confronti delle imprese avrebbe anche una serie di effetti positivi per tutto il settore dell'auto: oltre a rilanciare la competitività delle aziende, accelererebbe la rotazione del circolante, sosterebbe il settore dell'automotive nel suo complesso e immetterebbe in circolazione auto più ecologiche e più sicure. "Ci auguriamo

che il messaggio arrivi e che qualcuno cominci a interessarsi a queste tematiche", ha sottolineato Ghinolfi durante la presentazione del rapporto. "In Italia - ha aggiunto - l'auto aziendale vale il 36% del mercato, la media degli altri Paesi europei è al 50%. Se si riattivasse questa parte di mercato gli effetti sarebbero colossali. Chiediamo al Governo di lavorare insieme per un settore che vale tra l'11,4% del Pil, il 16,6% di contribuzione al gettito fiscale nazionale e 1,2 milioni di addetti tra diretti e indotto". E che, se si rimettesse in moto, avrebbe benefici effetti anche per le casse dello Stato. Nulla di eclatante, per carità, semplicemente "interventi che abbiano costi limitati per l'Erario ovvero prospettive di maggiori entrate derivanti dalla ripresa del mercato nel suo complesso". Anche perché, ricorda l'Aniasa, "le manovre tributarie degli ultimi 18 mesi hanno aumentato oltremisura 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 tendenziali sui proventi delle imposte sui carburanti e dal minor gettito Iva stimato in 2 miliardi all'anno".

Immatricolazioni 2012			
Paesi	Totale	Privati	Società/Aziende
Italia	1.401.955	64%	36%
Germania	3.082.500	38%	62%
Spagna	699.589	51%	49%
Francia	1.898.872	57%	43%
Gran Bretagna	2.044.609	45%	55%

Stabili flotta e fatturato, giù le immatricolazioni. E che il settore dell'autonoleggio sia in sofferenza, seppure in misura minore rispetto al resto del mercato, lo dimostrano in numeri. Dopo aver chiuso il 2012 con un fatturato in diminuzione dello 0,7%, una flotta circolante ridotta dell'1,7%, immatricolazioni in caduta del 15% e addetti scesi del 3,6%, nel primo trimestre del 2013, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il fatturato è aumentato di appena lo 0,4% (a 1,428 miliardi di euro), la flotta circolante è rimasta invariata a 604 mila macchine ma le immatricolazioni sono diminuite del 17,8% (a 58.100 "pezzi") con gli addetti diretti calati di ben il 5% (a 6.950 unità).

<u>Totale settore autonoleggio</u>	<u>1° Trimestre 2013</u>	<u>1° Trimestre 2012</u>	<u>Var. %</u>
<u>Fatturato</u> (in mln €)	1.428	1.422	+0,4%
<u>Flotta circolante</u>	604.000	603.500	0%
- <u>breve termine</u>	79.000	85.500	-8%
- <u>lungo termine</u>	525.000	518.000	1%
<u>Immatricolazioni</u>	58.100	70.640	-17,8%
<u>Addetti diretti</u>	6.950	7.335	-5%

Merito alle imprese. "Un risultato decisamente positivo, se raffrontato alla profonda crisi attraversata dall'intera filiera del settore auto", ha ammesso l'associazione, evidenziando però come ciò sia merito delle imprese del settore, che "stanno mettendo in campo strategie sempre più accurate per garantire alle fasce di clientela business e leisure immutata qualità dei servizi e continuità di saving".

Trimestre in rosso per il Rent a car. A soffrire di più, nel trimestre da poco chiuso, è stato il rent a car, caratterizzato da una raffica di segni negativi: fatturato a -3%, giorni di noleggio a -6%, numero di noleggi a -3%, durata media dei noleggi a -3%, flotta media ridotta dell'8% e immatricolazioni giù del 7%. Si tratta comunque di dati relativi ai soli primi tre mesi dell'anno, che generalmente costituiscono il periodo meno intenso per le attività del comparto e "che incidono in modo non decisivo sulla performance annuale, particolarmente incentrata sulla stagione estiva". Insomma, la possibilità di recuperare le perdite c'è se il turismo, soprattutto quello estero, dovesse continuare a crescere.

<u>Noleggio a breve termine</u>	<u>1° Trimestre 2013</u>	<u>1° Trimestre 2012</u>	<u>Var. %</u>
<u>Fatturato</u>	178.500.139	183.808.854	-3%
<u>Giorni di noleggio</u>	4.965.407	5.290.746	-6%
<u>Numero di noleggi</u>	887.071	914.560	-3%
<u>Prezzo medio per giorno</u>	35,9	34,7	3%
<u>Durata media</u>	5,6	5,8	-3%
<u>Flotta media</u>	79.003	85.533	-8%
<u>Immatricolazioni</u>	24.513	26.342	-7%

NLT in chiaroscuro. Un po' meglio, in termini di ricavi, le cose vanno per il lungo termine, che ha visto crescere il fatturato e la flotta dell'1%, ma che ha subito una caduta del 23% nelle immatricolazioni (del 27% dei furgoni), a causa soprattutto delle proroghe dei contratti, preferita all'ingresso di nuove vetture, e una diminuzione del 2% degli addetti. "Gli effetti della crisi - commenta l'Associazione dell'autonoleggio - continuano a farsi sentire in modo significativo sulle aziende clienti, alle prese con un quadro economico che infonde loro poca fiducia sul prossimo futuro". Secondo l'Aniasa, in particolare, "sui dati del primo scorcio d'anno potrebbero aver inciso anche le penalizzanti manovre sulle flotte aziendali dello scorso anno ("Legge Fornero" e "DL Stabilità"), entrate concretamente in vigore a gennaio 2013.

<u>Noleggio a lungo termine</u>	<u>1° Trimestre 2013</u>	<u>1° Trimestre 2012</u>	<u>Var. %</u>
<u>Fatturato (in mln €)</u>	1.250	1.238	+1%
<u>Flotta</u>	525.000	518.000	+1%
<u>Addetti</u>	2.714	2.757	-2%
<u>Immatricolazioni vetture</u>	29.700	38.400	-23%
<u>Immatricolazioni furgoni</u>	4.000	5.500	-27%
<u>Immatricolazioni altro</u>	400	400	0%
<u>Totale immatricolazioni</u>	34.100	44.300	-23%

Le previsioni. Per quanto riguarda il futuro, la previsione è tendenzialmente negativa. "In assenza di auspicabili misure per alleggerire il peso fiscale sulla mobilità aziendale, "nei prossimi mesi gli indici del settore del noleggio veicoli potrebbero ulteriormente contrarsi, mostrando in concreto gli effetti della nuova stretta fiscale sull'auto aziendale operata dal precedente Governo". In particolare l'Aniasa prevede "una riduzione di immatricolazioni di circa 20 mila unità tra auto e furgoni, passando a fine anno da 256 mila a 235 mila nuovi veicoli immessi in flotta con un'incidenza sul mercato nazionale vicina al 20%".

Mario Rossi

Mercato

Noleggio auto, serve l'intervento del governo



Calano le immatricolazioni per le vetture in affitto, cresce leggermente il fatturato e aumenta l'interesse verso le elettriche. I dati in generale non sono drammatici, ma per far ripartire il mercato sono necessari provvedimenti in materia fiscale in linea con l'Unione Europea di SILVIA BONAVENTURA

Presentata stamane la dodicesima edizione del Rapporto annuale sullo stato di salute del comparto autonoleggio che fa il punto della situazione in un momento di crisi generale dell'automotive. Nel primo trimestre del 2013 i dati sono contrastanti, cresce infatti il fatturato con un giro di affari che si attesta sui 5 miliardi di euro e aumenta la flotta circolante ma calano le immatricolazioni.

Nel dettaglio, dall'inizio dell'anno si è registrato un calo di 24.000 immatricolazioni per le auto aziendali, con una prospettiva tendenziale a fine 2013 di oltre 80.000 unità, di cui circa 25.000 per il noleggio. I motivi della forte contrazione delle immatricolazioni negli ultimi 15 mesi sono da ricercare in vari fattori, in primo luogo la causa di questa retromarcia si può attribuire al calo degli indici di fiducia che ha indotto le aziende fornitrici e le imprese clienti a concordare il prolungamento della durata dei contratti nel lungo termine e dal massimo efficientamento, nel rent-a-car, dei veicoli disponibili.

Buona parte delle colpe vanno ricercate anche nelle manovre tributarie degli ultimi 18 mesi che hanno finito per aumentare troppo la tassazione sull'auto, deprimendo ulteriormente il mercato. Facendo un confronto con altri stati europei, "in Italia la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi dal 40% al 20%, 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 al 1997,

non essendo mai state rivalutate secondo gli indici ISTAT come, invece, previsto. Per completare il quadro, nel nostro Paese l'Iva è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi UE la detraibilità arriva al 100%; a dicembre di quest'anno, peraltro, scadrà il termine concesso dagli organismi comunitari per mantenere questa minore aliquota", specificano dall'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, e proseguono: "Secondo un'analisi ANIASA, su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) la somma di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.697 €, quasi un quinto di quanto riescono a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna".

Per far ripartire il settore del noleggio auto "occorre rivedere la fiscalità sull'auto aziendale: le imprese italiane sostengono oggi costi superiori ai competitor europei che ne minano la competitività. Agendo sulla leva fiscale il Governo riuscirebbe a liberare risorse finanziarie per le aziende, rimettere in moto il mercato dell'auto oggi in crisi e, nel medio periodo, garantirebbe maggiori entrate anche alle Casse dello Stato", è il suggerimento dell'Associazione. Paolo Ghinolfi, presidente ANIASA, aggiunge: "I trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi aziendali. E' fondamentale che il nuovo Esecutivo metta in campo interventi lungimiranti e innovativi con costi limitati per l'Eario ovvero prospettive di maggiori entrate derivanti dalla ripresa del mercato. Riteniamo non rinviabile un'azione sulla leva della fiscalità, volta a colmare il gap che ci separa da altri Paesi in cui l'auto aziendale rappresenta quote di mercato ben più ampie che in Italia (36%): Germania (62%), Spagna (49%), Francia (43%) e Gran Bretagna (55%)". Interessanti anche i dati relativi alla mobilità elettrica e ibrida raccolti in uno studio condotto da ANIASA e Deloitte dal quale emerge che nel 2012 l'80% dei veicoli elettrici è stato immatricolato dai noleggiatori, anche se parliamo di numeri ancora bassi, 524 unità totali.

Numeri che si spiegano attraverso il sondaggio su fornitori e clienti i quali hanno dichiarato di essere interessati all'alternativa green ma c'è ancora molto da fare per renderle efficienti. Prime preoccupazioni per i noleggiatori sono la carenza di infrastrutture di ricarica, l'elevato prezzo d'acquisto e la difficoltà di valutare correttamente il valore residuo del veicolo da rivendere alla fine del contratto di noleggio. Per i fruitori invece i temi caldi sono la limitata autonomia, i tempi di ricarica e l'assenza di parcheggi gratuiti o corsie preferenziali. In generale, il 45% delle aziende clienti sarebbe disponibile anche a spendere di più sul canone mensile per una vettura ibrida o elettrica. "Per una maggiore e più rapida diffusione di queste innovative motorizzazioni, specialmente in contesti urbani o intermodali, è fondamentale che il noleggio sia specificamente considerato nella normativa sugli incentivi della Legge n. 134 del 2012 (la legge Sviluppo di agosto scorso) e nelle delibere degli enti locali sulla mobilità nei centri storici e zone ZTL. Il noleggio sarebbe il vero trampolino per la diffusione di questi mezzi" conclude Ghinolfi.

GLI EFFETTI DELLA CRISI

Dimuiscono le auto aziendali «Le tasse bloccano il mercato»

Le manovre fiscali hanno abbassato le detrazioni

In Germania si arriva al 100% del prezzo



Frenato dalle tasse, dalle tante manovre fiscali dell'ultimo biennio il cammino dell'auto aziendale è un sentiero stretto e accidentato. I dati diffusi oggi dall'Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, evidenziano un calo, soprattutto nei primi tre mesi di quest'anno con 10 mila immatricolazioni in meno (-17,8%). Per un settore che fino all'anno scorso godeva di buona salute.

LE DIFFERENZE CON L'EUROPA-I motivi? «Occorre rivedere la fiscalità. Le imprese italiane sostengono costi superiori rispetto a quelle europee» spiega l'Aniasa che poi aggiunge: «la forte contrazione delle immatricolazioni negli ultimi 15 mesi è determinata dal calo generalizzato degli indici di fiducia che ha spinto le imprese del settore a estendere la durata dei contratti (in media di 6-12 mesi)». Come dire: in tempi di crisi l'auto non si cambia nemmeno in azienda. Perché la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi (prima dalla legge "Fornero" e poi dalla legge di stabilità da 40 al 20%), mentre in altri paesi europei arriva al 100%. Inoltre l'Iva è detraibile solo al 40%. In numeri vuol dire che su di una vettura da 30 mila euro la somma delle detrazioni e deduzioni fiscali è di 5.967 euro contro 24.180 di Francia e Gran Bretagna e i 30 mila (l'intera somma) di Germania e Spagna. «E i trasporti spiega Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, «incidono per il 6-8% sui costi aziendali». L'appello è al governo affinché metta in campo interventi con costi limitati per l'Erario».

Mercato

Pubblicato il 9 maggio 2013

L'auto aziendale in Italia si conferma la più tassata d'Europa

L'imposizione fiscale è 5 volte superiore a quella di Germania e Spagna. E oggi con la crisi il settore, che conta 28 mila posti di lavoro, soffre



La crisi economica non risparmia alcun settore del mercato. Soffre quindi anche l'**autonoleggio**, il comparto che “fornisce” le cosiddette **auto aziendali**. La domanda cala perché le società che offrono ai loro dipendenti un'automobile come benefit cercano di ridurre costi; il che è più che comprensibile in un momento di *spending review nazionale*. Ma c'è una componente estranea alla crisi che incide negativamente: la politica fiscale dello Stato che, di fatto, disincentiva l'autonoleggio. Il problema non è nuovo, ma in un momento difficile come quello attuale sta pesando come un macigno sul settore. E i numeri elaborati dall'**Aniasa** - l'Associazione che raduna tutte le aziende specializzate - nell'ultimo Rapporto annuale dedicato all'auto aziendale dimostrano che ci stanno perdendo tutti: le aziende private, i lavoratori (che rischiano il posto) e lo Stato.

IL PROBLEMA DELLA DEDUCIBILITÀ

Basta un esempio: per una vettura aziendale media del valore di listino di 30 mila euro la somma fra deduzioni e detrazioni IVA ammonta **5.697 euro**, che sono appena un quinto di quello che possono “scaricare” le aziende tedesche (30.000 euro), spagnole (sempre 30.000 euro) e circa un quarto di Francia (24.180 euro) e Gran Bretagna (24.200 euro). Il divario è enorme e spiega meglio di un'altra cosa perché le auto aziendali in Italia hanno una quota di mercato modesta, pari al **36% nell'immatricolato annuale**, contro il 62% delle Germania, il 43% della Francia e il 55 della Gran Bretagna. Un divario che “bisogna colmare” secondo Paolo Ghinolfi, presidente Aniasa e quindi “è fondamentale che il nuovo Esecutivo metta in campo interventi lungimiranti e innovativi (...)”.

IL VALORE DELL'AUTONOLEGGIO. ANCHE PER LO STATO

L'importanza del settore per il mercato dell'auto e più in generale per l'economia del paese la quantificano i numeri. In Italia circolano circa **670 mila auto aziendali** di cui 525 mila a lungo

termine e la restante parte a breve termine. Nel 2012 sono state immatricolate 256 mila nuove auto per un controvalore di 4,1 miliardi di euro. Ma il fatturato complessivo dell'autonoleggio italiano supera i **5 miliardi di euro** e interessa **28 mila persone** fra addetti diretti e indiretti. E poi c'è il gettito fiscale, ovvero i soldi che **entrano nelle casse dello Stato pari 2 miliardi di euro**. Questi numeri, sottolinea Ghinolfi, valgono "una piccola finanziaria" e in prospettiva possono crescere in favore dello stato, a patto di creare i presupposti per un ripresa del mercato. Che è l'esatto contrario di quanto è stato fatto fino ad oggi: l'entrata in vigore ad inizio 2013 della minore deducibilità dell'auto aziendale ha portato, infatti, ad una riduzione delle immatricolazioni di 24 mila auto aziendali nei primi 3 mesi dell'anno con una stima prospettica sui 12 mesi di **80 mila auto in meno**. Se le cose non cambieranno, solo tra imposte dirette ed indirette **lo Stato perderà 350 milioni di euro** per mancate immatricolazioni...

UN 2012 DI RELATIVA TENUTA

Queste prospettive, hanno già messo in secondo piano i risultati 2012, anno in cui l'auto aziendale secondo l'Aniasa **"ha resistito all'onda d'urto della crisi"**. Perché tenuto il fatturato complessivo della filiera, nonché il parco circolante, ma sono calate le immatricolazioni del 15%: da 302.332 a 256.596. A soffrire di più è stato il noleggio a breve termine perché con la crisi molte aziende hanno ridotto le trasferte di lavoro in cui si sfruttano le auto a nolo. A poco è servita la riduzione del prezzo medio del noleggio sceso da 238 a 229 euro. Il noleggio lungo termine, invece, ha risentito dell'allungamento della durata dei contratti: in pratica, per risparmiare, le società rinviavano la sostituzione dell'auto aziendali in uso ai dipendenti. In questo contesto difficile l'Aniasa ha evidenziato come il noleggio ha comunque accresciuto la propria incidenza sul mercato nazionale delle auto nuove: nel 2012 su 10 auto nuove di fabbrica, 2 vengono utilizzate per attività di noleggio a breve o a lungo termine. "Un trend – commenta l'Aniasa – decisamente interessante che fornisce indicazioni anche sull'evoluzione dei consumi del bene auto nel nostro paese".

RICHIESTE AL NUOVO GOVERNO: RIORDINARE LA TASSAZIONE

In questo contesto, l'Aniasa aggiunge la sua voce al coro di chi chiede un **riordino della tassazione dell'auto**, "in base a principi di progressività, gradualità e con un forte sistema di monitoraggio correttivo". Il calo delle immatricolazioni d'inizio anno è l'ennesimo segnale che occorre intervenire urgentemente mediante, in particolare, **l'innalzamento della quota deducibile dell'auto aziendale** (oggi scesa al 20%) e **il progressivo aumento della percentuale di detraibilità dell'IVA** (oggi ferma al 40%). Il resto va discusso con il Governo appena insediato e in tal senso l'Aniasa auspica "reali possibilità".

Autore: [Alessandro Lago](#)

Aniasa: troppe tasse sulle aziende penalizzano l'auto a noleggio

Occorre rivedere la fiscalità sull'auto aziendale, e allinearsi all'Europa: è la richiesta dell'Aniasa (società di noleggio) al Governo Letta

Categoria: [Attualità](#) | 08 Maggio 2013



La [crisi morde anche il settore del noleggio auto](#). La soluzione? Secondo l'Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria), **abbassare il carico fiscale** sulle aziende.

UN MESSAGGIO AL NUOVO ESECUTIVO - *"Occorre rivedere la fiscalità sull'auto aziendale: le imprese italiane sostengono oggi costi superiori ai competitor europei che ne minano la competitività"*, ha spiegato l'Aniasa ieri a Milano, nel corso della **conferenza stampa di presentazione della dodicesima edizione del Rapporto annuale** sullo stato di salute del comparto. Dopo un 2012 che ha visto il settore del noleggio veicoli a breve e lungo termine mantenere intatto il proprio giro d'affari intorno ai **5 miliardi di euro** con un parco circolante di 670.000 veicoli e le sole immatricolazioni in sofferenza (-15%, dalle 302.332 del 2011 a 256.596), nei primi tre mesi del 2013 gli indicatori mostrano segnali contrastanti: crescono, seppur di poco, fatturato e flotta circolante, subiscono un nuovo stop le immatricolazioni di veicoli che perdono oltre 10mila unità (-17,8%). *"Agendo sulla leva fiscale - dice l'Aniasa - il Governo Letta riuscirebbe a liberare risorse finanziarie per le aziende, rimettere in moto il mercato dell'auto oggi in crisi e, nel medio periodo, garantirebbe maggiori entrate anche alle Casse dello Stato"*.

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE IN RITARDO - Comunque, i dati positivi di fatturato e flotta confermano la capacità del settore di garantire, anche nella fase più acuta della crisi, una stabilità dei costi, **funzionando da "sostegno finanziario" alle aziende in crisi di liquidità e vessate dal cronico ritardo dei pagamenti da parte della Pubblica amministrazione**: questo è un taso dolente, con le Società di noleggio che sono rimaste scottate e aspettano da tempo il denaro

dalla PA. Inoltre, la forte contrazione delle immatricolazioni negli ultimi 15 mesi è determinata dal calo generalizzato degli indici di fiducia che ha indotto le aziende del settore e le imprese clienti (65.000 e 2.400 PA nel lungo termine) a concordare il prolungamento della durata dei contratti (in media di 6-12 mesi) e dal massimo efficientamento, nel rent-a-car, dei veicoli disponibili. Nonostante il calo registrato per la prima volta in modo così deciso, il settore vede gradualmente salire al 17% (ad aprile 2013 fino al 22%) la propria incidenza sul mercato nazionale di vetture nuove.

TROPPE TASSE - Le manovre tributarie degli ultimi 18 mesi hanno finito per aumentare oltremisura la tassazione sull'auto, deprimendo ulteriormente il mercato e raggiungendo, peraltro, risultati di gettito opposti agli obiettivi iniziali. Il mercato dell'auto aziendale si trova così oggi in condizioni di gravi difficoltà strutturali, sottodimensionato come è a causa di un trattamento fiscale penalizzante rispetto agli altri Paesi europei, che negli ultimi mesi è diventato ancora più iniquo. In Italia, infatti, **la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi (prima dalla "Legge Fornero" e poi dalla "Legge di Stabilità 2013") dal 40% al 20%**, 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, previsto.

LA QUESTIONE IVA - Per completare il quadro, nel nostro Paese l'Iva è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi UE la detraibilità arriva al 100%; a dicembre di quest'anno, peraltro, scadrà il termine concesso dagli organismi comunitari per mantenere questa minore aliquota. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) **la somma di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.697 €, quasi un quinto di quanto riescono a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna**. Dall'inizio dell'anno, con l'entrata in vigore della minor deducibilità, si è registrato un calo di 24.000 immatricolazioni per le auto aziendali, con una prospettiva tendenziale a fine 2013 di oltre 80.000 unità, di cui circa 25.000 per il noleggio: una ulteriore riduzione complessiva per l'erario di 350 milioni di euro solo tra imposte dirette ed indirette per le mancate immatricolazioni.

di Redazione



8 maggio 2013

Motori, mercato e fisco

Auto aziendali: così lo stato perde 350 milioni di euro



L'eccessiva pressione fiscale sulle auto aziendali, se non interverranno modifiche all'attuale situazione, provocherà un calo delle entrate per l'erario valutabile in 350 milioni di euro, solo tra imposte dirette ed indirette per le mancate immatricolazioni. Da inizio anno infatti, le immatricolazioni di auto aziendali sono calate di 24mila unità e la prospettiva tendenziale indica a fine 2013 una perdita di oltre 80mila auto, di cui 25mila per il noleggio.

È quanto emerso oggi durante la conferenza di presentazione del Rapporto annuale sullo stato di salute del comparto realizzato dall'Aniasa, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria. Il danno per il sistema Paese è però molto più grave, in quanto interferisce sulla competitività di tutte le aziende italiane.

"I trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi aziendali - ha dichiarato Paolo Ghinolfi, presidente

Aniasa - ed è fondamentale che il nuovo Governo metta in campo interventi lungimiranti e innovativi con costi limitati per l'erario ovvero prospettive di maggiori entrate derivanti dalla ripresa del mercato. Non è assolutamente rinviabile - ha ribadito Ghinolfi - un'azione sulla leva della fiscalità volta a colmare il gap che ci separa da altre nazioni in cui l'auto aziendale rappresenta quote di mercato ben più ampie che in Italia".

Le cifre sono significative: nel nostro Paese siamo al 36% del mercato totale, mentre le auto acquistate o noleggiate dalle aziende in Germania sono il 62%, in Gran Bretagna il 55%, in Spagna il 49% e in Francia il 43%. Il mercato dell'auto aziendale - ribadisce il rapporto Aniasa - si trova oggi in condizioni di gravi difficoltà strutturali, sottodimensionato come è a causa di un trattamento fiscale penalizzante rispetto agli altri Paesi europei, che negli ultimi mesi è diventato ancora più iniquo. In Italia - ricorda la nota - la deducibilità è stata

ridotta in pochi mesi prima dalla "legge Fornero" e poi dalla legge di Stabilità 2013, passando dal 40% al 20%, 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, previsto. Ad

aggravare il quadro il problema Iva: in Italia è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi UE la detraibilità arriva al 100%.

A dicembre di quest'anno - sottolinea Aniasa - scadrà il termine concesso dagli organismi comunitari per mantenere questa minore aliquota. Prendendo ad esempio un'auto aziendale nuova del valore di 30mila euro la somma di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.697 euro, quasi un quinto di quanto riescono a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole (30mila euro) e circa un quarto di Gran Bretagna (24.200) e Francia (24.180).

"Le imprese italiane sostengono oggi costi superiori ai competitor europei che ne minano la competitività - ha affermato Ghinolfi - e solo agendo sulla leva fiscale il Governo riuscirebbe a liberare risorse finanziarie per le aziende e a rimettere in moto il mercato dell'auto oggi in crisi. Senza trascurare che nel medio periodo garantirebbe maggiori entrate anche alle casse dello Stato". Nel nostro Paese, si ricava dal Rapporto Aniasa, il settore delle auto aziendali rappresenta un giro d'affari intorno ai 5 miliardi di euro con un parco circolante di 670mila veicoli. A fronte di immatricolazioni in sofferenza nel 2012 (-15%) i primi tre mesi del 2013 mostrano segnali contrastanti, con crescita, seppur di poco, del fatturato e della flotta circolante, mentre le immatricolazioni sono scese del 17,8%.

Meno auto aziendali, a Stato -350 mln

Rapporto Aniasa sottolinea l'anomalia del trattamento fiscale

MILANO, 8 MAG - L'eccessiva pressione fiscale sulle auto aziendali, se non interverranno modifiche, provocherà un calo delle entrate per l'erario valutabile in 350 milioni di euro in mancate imposte. Da inizio anno, le immatricolazioni di auto aziendali sono calate di 24mila unità e la prospettiva indica a fine 2013 una perdita di oltre 80mila auto, di cui 25mila per il noleggio. È quanto emerso alla presentazione del Rapporto annuale sullo stato di salute del comparto realizzato dall'Aniasa.