

# Anche i tecnici fanno flop



I Governo in carica, continuando e peggiorando l'opera di quello precedente, ha calcato particolarmente la mano nella persecuzione contro l'automobile e i consumi automobilistici. Non solo ha portato la tassazione specifica sull'auto a livelli estremamente elevati e senza riscontri non solo in Europa, ma nel mondo, ma non ha dimenticato di dare un giro di vite anche al trattamento fiscale dell'auto aziendale. Come è noto, con la cosiddetta riforma del lavoro ha ridotto la deducibilità dei costi a livelli veramente infimi. L'Esecutivo in carica nei confronti del mondo degli operatori economici ha avuto però la possibilità di riscattarsi, sia pure parzialmente. Purtroppo l'ha sprecata. Raccogliendo una proposta nata in Parlamento, l'Esecutivo ha inserito in uno dei suoi tanti decreti nuovi incentivi alla rottamazione a favore di chi acquista auto particolarmente virtuose dal punto di vista ecologico e per la prima volta ha ammesso alle agevolazioni anche le auto aziendali. Peccato che si sia incorsi in un infortunio che, per carità di Patria, possiamo definire tecnico, perché, se non fosse tecnico, l'aggettivo per definirlo sarebbe perverso. Il provvedimento adottato prevede infatti che possano accedere a generosi incentivi per l'acquisto di auto particolarmente ecologiche anche le aziende purché rottamino una vettura di almeno 10 anni, mentre questo obbligo non è previsto per i privati. Se non vogliamo giudicare la norma perversa, dobbiamo ipotizzare che il Governo volesse prevedere l'obbligo della rottamazione di auto con oltre 10 anni per i privati ed escluderlo per le aziende. E ciò perché, secondo calcoli affidabili, su un parco circolante di almeno 37 milioni di vetture le auto appartenenti alle aziende da più di 10 anni sono non più di 10.000. E questo rende il provvedimento inefficace per le aziende.

Vi è stato dunque un errore tecnico che, se fatto da un Governo di tecnici, appare particolarmente singolare. Il decreto adottato ha, come mette bene in luce Antonio Cernicchiaro nel suo articolo, anche altri grossi limiti. Il primo è che la platea delle auto il cui acquisto viene incentivato è troppo ristretta. Il secondo è che i fondi stanziati sono poco più che simbolici. Il Governo ha dunque perduto l'occasione storica di introdurre per la prima volta incentivi efficaci per rendere più verdi i parchi delle flotte. Ci si può consolare pensando che se il Governo volesse porre rimedio al suo

flop la soluzione sarebbe molto semplice. Basterebbe che inserisse in un prossimo provvedimento un articoletto che chiarisse l'equivoco e stabilisse che sono le aziende e non i privati ad avere la possibilità di beneficiare degli incentivi senza dover rottamare un'auto di 10 o più anni. E, intanto che c'è, il Governo potrebbe anche aumentare lo stanziamento e fare così del provvedimento qualche cosa di più di una semplice buona intenzione. Ma lo farà? Sulla correzione dell'errore tecnico la possibilità esiste. L'aumento dello stanziamento appare invece piuttosto improbabile. Se il Governo si muovesse in questa direzione farebbe un intervento di immediata efficacia per sostenere l'economia reale e saremmo di fronte a una novità di assoluta rilevanza. Finora l'Esecutivo dei tecnici ha infatti solo assestato tremende stangate fiscali di effetto immediato per tamponare le falle nel bilancio dello Stato ed ha evitato con cura di adottare provvedimenti di immediata efficacia per compensare in qualche modo l'effetto negativo delle stangate sui consumi e sulle attività produttive e ha affidato il rilancio dell'economia a riforme strutturali che per loro natura saranno efficaci, se lo saranno, soltanto nel medio e lungo termine.

Il quadro economico e normativo non deprime tuttavia più di tanto il morale del mondo dell'auto aziendale. Basta vedere qualche titolo di questo numero. L'amministratore delegato di Kia, Federico Bitti, afferma che "Crescere si può!" e Roberto Matteucci, amministratore delegato di General Motors Italia dice "Ecco le novità Opel" e ci indica che il mondo dell'auto è ben lontano dall'aver tirato i remi in barca. Se il mercato dell'auto in Italia langue, quello mondiale tira come non mai e nel 2012 stabilirà il nuovo record di vendite di autovetture superando i 60 milioni di immatricolazioni. D'altra parte un grande esperto come Sirio Tardella titola il suo articolo "L'auto in Italia non getta la spugna" e Pietro Teofilatto di Aniasa dice che "Il noleggio tiene". A ciò si aggiunge che nel seminario che la nostra rivista ha organizzato il 20 settembre a Bologna sulla situazione del mercato dell'auto aziendale, il selezionato gruppo di invitati, costituito da fleet manager, responsabili flotte di case automobilistiche e fornitori di beni e servizi per le auto aziendali, ha espresso un cauto ottimismo per il 2013. La situazione sarà ancora difficile, ma il mercato dell'auto aziendale dovrebbe quantomeno tenere.

**Gian Primo Quagliano**