

PERIODICO TRIMESTRALE | 6,00 EURO

CARFLEET

N.49
GENNAIO 2013

**INFINITI M35h
BUSINESS EDITION**

**DA OGGI PUOI GUIDARE
IN BUSINESS CLASS**



LEASEPLAN COMPIE 50 ANNI
Storia, valori e futuro del gruppo

**GPL E METANO
CONTRO IL CARO CARBURANTE**
Avanzano le alimentazioni alternative

L'ITALIA DELLE APERTURE
Intervista a Walter Veltroni

LA SPESA PER L'AUTO CROLLA
Quanto spendono gli italiani
per comprare l'auto?

**CONTRO LA CRISI MENO TASSE
SUL LAVORO ED EXPORT**
Tito Boeri al CAB di LeasePlan

L'AUTO AZIENDALE SOTTO ASSEDIO
Cambia la deducibilità dei costi
dell'auto

DETROIT, SFILANO LE GRANDI
Le novità dal salone USA

LA MOBILITÀ NELLA MOBILITÀ
Connessioni e App sulle auto d'oggi

LA SPESA PER L'AUTO

CROLLA

A l termine del 2012 gli italiani hanno speso circa 25 miliardi di euro per acquistare auto nuove (-21% rispetto al 2011, già in perdita del 5% sul 2010). I consumi di famiglie e aziende si stanno orientando sulle utilitarie, preferite alle auto di fascia medio-alta.

Sono questi i principali dati che emergono dalla ricerca annuale "Il Mercato Auto a Valore 2012" presentata presso l'Auditorium della Tecnica di Confindustria a Roma durante il congresso La Capitale Automobile; nel corso del summit top manager delle Case auto, rappresentanti delle Associazioni ed esperti del settore si sono confrontati sulle strategie per uscire dalla crisi. La ricerca, alla sua sesta edizione, è promossa dal Centro Studi Fleet&Mobility in sinergia

Diminuisce la spesa nazionale per le quattro ruote. Gli italiani spendono mediamente 17.700 euro per comprare un'auto.

con il Master sull'Automobile di Roma e fornisce un osservatorio innovativo sul settore dell'auto, fondato non soltanto sul numero delle auto immatricolate, ma sul loro effettivo valore economico.

Subiscono una decisa contrazione gli acquisti di auto operati dalle famiglie (da 20 a 15 mld di euro), mentre scendono in modo meno significativo quelli delle società (da 6,5 a 5,1 mld di euro). A spendere

poco in meno rispetto allo scorso anno sono, invece, i noleggiatori che, se nel 2011 hanno investito 5,2 mld di euro per le quattro ruote, nell'anno in corso si sono fermate a quota 4,9 mld.

Resta pressoché stabile l'importo medio necessario per l'acquisto di un'auto che subisce una contrazione minima (-1,8%), passando dai 18mila del 2011 ai 17.700 registrati quest'anno.

MERCATO ITALIA AUTO NUOVE

Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility

	2012	2011	2012 VS 2011	2010	2011 VS 2010
Immatricolazioni	1.410.824	1.759.353	-19,80%	1.973.911	-10,90%
Valore netto milioni di euro (al netto di sconti e incentivi)	24.998	31.737	-21,20%	33.395	-5%
Valore medio acquisto auto (euro)	17.719	18.039	-1,80%	16.918	6,60%

Durante il convegno sono emersi diversi spunti sull'attuale situazione non favorevole del settore e sulle strategie da implementare per uscire dalla crisi.

Sulla necessità di un intervento tempestivo da parte dell'Esecutivo si è soffermato **Paolo Ghinolfi**, Presidente Aniasa, che ha sottolineato come "La legge di stabilità inasprisce ancora, in modo brutale e cieco, le vessazioni sul settore auto, che potrebbe invece dare una boccata d'ossigeno al

governo se solo si iniziasse a parlare di sviluppo e non si penalizzassero tutti gli acquirenti potenziali di automobili. Se l'esecutivo allentasse la morsa fiscale, il mercato potrebbe salire da 1,4 a 1,7-1,8 milioni di veicoli venduti in un anno, con un ritorno di 3-5 miliardi per le casse dello Stato.

Secondo **Jacques Bousquet**, Presidente Unrae, c'è la necessità di evolvere il modello distributivo, senza spazzarlo via:

"prevedo un approccio delle Case in cui i brand saranno distribuiti sul territorio italiano a macchia di leopardo. Noi Case non preferiamo un approccio che veda più brand in strutture comuni (department store), ma siamo per brand presentati da soli, altrimenti la Casa non riesce a comunicare i suoi valori adeguatamente.

Gianluca Soma, CEO di Société Générale Consumer Finance, ha poi aperto un →



Al summit La Capitale Automobile erano presenti 20 speaker e oltre 300 partecipanti

focus sul credito al consumo e sulla percezione della credibilità economica dell'Italia da parte degli altri Paesi europei: "Il credito al consumo viene oggi sempre più utilizzato, anche per spese diverse dai beni durevoli, ad esempio per andare dal dentista". "All'estero c'è una forte preoccupazione per le prossime elezioni, non si capisce cosa potrà accadere". "L'Italia è ancora poco credibile: la credibilità si basa sullo spread, sul Pil, sull'occupazione e sugli investimenti".

Secondo **Santo Ficili**, Direttore del Mercato Italia di Fiat Group Automobile "La domanda va stimolata in modo naturale. Le incentivazioni drogano il mercato. Invece un piano strutturale di incentivi può aiutarlo". "È necessario mantenere l'identificazione del brand nella concessionaria, ma adesso bisogna contenere gli investimenti per i dealer".

Gaetano Thorel, VP Marketing di Ford Europe, ha affermato che "Il ruolo di un brand è pensare ad un progetto di mobilità che sia valido per i cittadini tra 10 anni.

Non sono per il self-driving, ma sono per sviluppare tecnologie che aiutino il rapporto tra auto e consumatore: guida assistita, connettività etc...".

Massimo Gargano, Presidente e CEO di Toyota, ha sottolineato che "Il business dell'auto è cambiato dal punto di vista quantitativo; quindi, se il fatturato diminuisce deve anche cambiare la struttura dei costi che dovranno necessariamente essere più bassi. C'è un ripensamento sugli standard da parte di tutte le Case".

Sulla crisi del mercato auto si è espresso anche **Massimo Nordio**, AD del Gruppo Volkswagen: "La crisi sta penalizzando molto la 'parte alta' del mercato, le auto di lusso perdono il doppio rispetto alle altre". "È cambiato il processo d'acquisto. Prima le informazioni sull'auto si reperivano o su giornali specializzati o in salone. Oggi c'è internet. Ciò porta ad una diminuzione del traffico in concessionaria. Avrà successo chi sarà in grado di cambiare ed innovare la formula d'acquisto e di possesso".

Michele Crisci, AD di Volvo, ha detto che si può generare redditività anche con 1 milione e 400mila immatricolazioni e che i clienti si dividono fondamentalmente in 2 categorie. Il cliente emozionale che compra l'auto che desidera ed il cliente razionale che, dato un budget di spesa, cerca di allocarlo nel miglior modo possibile. Il brand viene percepito attraverso il prodotto, i servizi che diamo al cliente (qui entra in gioco il dealer) e le comunicazioni che facciamo (qui è strategico il ruolo di internet e dei social network); ma per comprare l'auto ci vuole la presenza fisica del concessionario.

È toccato poi a **Giuseppe Bitti**, AD di Kia, illustrare il proprio punto di vista sull'attuale fase del mercato auto: "La formula del noleggio a lungo termine al privato potrebbe essere una soluzione per migliorare le performance sui privati".

"Dal 2002 in poi sono cresciuti molto gli standard hard. Oggi si deve andare sugli standard soft. I saloni devono recepire l'esperienza dei valori di brand, ma con attenzione ai costi".

L'AUTO AZIENDALE SOTTO ASSEDIO

Sembra non aver fine la pressione del fisco sull'auto aziendale. Non bastava l'aumento dell'IPT, delle accise sui carburanti, del superbollo, dei costi assicurativi e dei pedaggi autostradali: dopo una tregua di alcuni anni, il Ministero dell'Economia è tornato a interessarsi della deducibilità dei costi delle flotte veicoli che le imprese utilizzano per la loro attività.

Purtroppo le novità targate 2012, e con piena applicazione dal 2013, non sono positive e sono in linea con una politica complessiva che sembra volere sfavorire uno strumento di lavoro in uso in centinaia di migliaia di aziende e Pubblica Amministrazione.

L'intervento del legislatore è iniziato a giugno scorso. Per finanziare la Riforma sul mercato del lavoro (legge Fornero n. 92 del 28 giugno), venivano introdotte anche disposizioni fiscali che prevedevano rilevanti limitazioni in tema di deducibilità dei costi relativi alle autovetture utilizzate nell'esercizio di impresa. A partire dal periodo di imposta 2013 le percentuali di deducibilità delle spese sostenute per tali veicoli venivano ridotte dal 40% al 27,5% e dal 90 al 70% per i veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti.

Ma prima ancora che entrasse in vigore questa riduzione, il Governo, oltre che aumentare l'IVA di un punto percentuale

La clientela del noleggio a lungo termine sta valutando il vantaggio di passare dalle auto in pool, con una deducibilità prevista del 20%, ad una maggior utilizzazione del meccanismo dell'assegnazione delle vetture ad uso promiscuo, per le quali si applica invece la maggiore deducibilità del 70%.

a decorrere dal luglio 2013, ha ritenuto necessario introdurre con la Legge di Stabilità di fine anno (legge 24 dicembre n.228, approvata prima dello scioglimento del Parlamento) un ulteriore ribasso della deducibilità dei costi auto dal 27,5% al 20% a partire da gennaio 2013.

Si tratta di un uno-due particolarmente duro, che praticamente dimezza l'originaria percentuale di deduzione. È una situazione di sconcertante accanimento: mentre da anni si chiede di rivedere i limiti di deducibilità (fermi al 1997!), assistiamo ad un progressivo assottigliamento dell'agevolazione che, è bene ripeterlo più volte, è volano di maggior trasparenza amministrativa e fiscale.

Sembra che per contingenti esigenze di cassa, il Governo non si renda conto delle negative conseguenze di tale orientamento, in totale opposizione alla politica fiscale sulle company car degli altri Paesi EU. Se prima il Tax Divide con le medie europee era già penalizzante, con le riduzioni stabilite in pochi mesi, adesso rischia di diventare insostenibile.

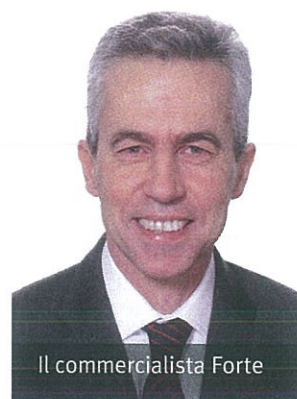
Si assiste all'approvazione blindata di una normativa, che in

un momento certamente importante di cambiamenti e di problematicità dell'economia, continua a colpire non solo l'auto, ma specialmente le imprese di piccola e media dimensione, già danneggiate dalla scomparsa del credito bancario e dalla cronicità del ritardo dei pagamenti.

L'aumento tributario non si applica comunque ad agenti e rappresentanti (aliquota confermata all'80%), ai veicoli destinati ad essere utilizzati come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa (imprese locazione, autoscuole, tassisti). Il taglio si applica, poi, indipendentemente dal titolo giuridico in base al quale il mezzo di trasporto utilizzato (proprietà, leasing, noleggio). D'altra parte tutti gli interventi normativi che si sono succeduti nel corso degli ultimi anni hanno equiparato il trattamento fiscale dei mezzi di trasporto indipendentemente dalla forma contrattuale scelta ai fini della relativa acquisizione delle prestazioni del bene.

Il noleggio continua ad essere competitivo

Riguardo i contratti di noleggio a lungo termine, la riduzione dei costi deducibili interessa



Il commercialista Forte

anche la parte dei canoni relativa alle spese di manutenzione ed assicurazione.

Gli effetti negativi potrebbero essere parzialmente attenuati rispetto ai contratti di locazione finanziaria.

Infatti, le spese di manutenzione e di assicurazione, separatamente indicate all'interno della fattura rispetto al canone "puro", potranno essere considerate in deduzione senza l'applicazione del massimale pari a 3.615, 20 euro (ferme restando la riduzione delle percentuali di deduzione).

È da tener ben presente che, grazie all'invarianza per il 2013 della tassazione del fringe benefit in capo al dipendente, le aziende potrebbero essere anche maggiormente interessate

ad assegnare i veicoli ad uso promiscuo (lavoro e tempo libero) per la maggior parte del periodo d'imposta (almeno 184 giorni all'anno).

In questo caso, infatti, la percentuale di deducibilità, seppur scesa dal 90 al 70%, è ben maggiore dell'auto in pool o non assegnata ed inoltre per il dipendente non è prevista nessuna variazione normativa (il cedolino conterrà anche il valore dell'uso privato del veicolo, pari al 30% dell'importo corrispondente alla percorrenza di 15.000 km moltiplicata per le tariffe ACI).

Al momento non ci sono contrazioni di rilievo, il portafoglio clienti è sempre forte: chi ha constatato prima e durante la crisi i vantaggi ed i saving del noleggio continua a noleggiare. Si prorogano e si modificano i contratti, si supportano i fleet manager nella policy aziendale per contenere i costi. C'è quindi grande interazione tra imprese di noleggio e clientela per modellare insieme il miglior servizio, assicurando, sempre, sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. E il noleggio, proprio nel momento di crisi diventato più maturo ed evoluto, continua a dare un forte contributo, innovando ulteriormente servizi e produttività. ■

IL PARERE DEL COMMERCIALISTA NICOLA FORTE

Di fronte alla nuova tassazione, ormai amaramente consapevoli che una normativa più equilibrata per l'auto aziendale nel nostro Paese possa essere decisa solo a livello comunitario, come insegna l'intervento della Corte di Strasburgo nel 2006 sulla detraibilità dell'IVA, le aziende sono chiamate a individuare le migliori soluzioni per le proprie flotte.

La deducibilità dei costi relativi alle auto aziendali dall'anno prossimo sarà praticamente dimezzata, i costi potranno essere dedotti al 20%.

L'importo massimo di deduzione del costo di acquisto (anche con finanziamento o leasing) si ridurrà da 7.230,40 euro a 3.615,20 (20% di 18.076 euro, il costo massimo riconosciuto fiscalmente). Anche per i noleggi a lungo termine la deduzione del canone finanziario arriverà a 723,18 euro (20% del costo massimo fiscale di 3.615,20 euro). Si tratta di norme che riguardano i veicoli in pool o per uso esclusivamente aziendale.

In questo momento di crisi e di incertezza, la "stretta" potrebbe indurre alcune aziende a considerare il c.d. rimborso a piè di lista, erogare cioè al dipendente le indennità dei chilometri percorsi per esigenze di lavoro in base alle tabelle ACI. Il vantaggio del datore di lavoro potrebbe certo sussistere, ma solo per usi circoscritti, perché con un'utilizzo prolungato o su base annua sarebbe totalmente superato dai costi effettivi. Infatti, considerando l'elevato numero di chilometri mediamente percorsi (le auto in uso aziendale arrivano mediamente a 30.000 km/anno) e la relativa applicazione delle tariffe ACI (una vettura media di 1.600 cc. "costa" oltre 0,50 centesimi/km) ne scaturirebbe un potenziale costo di rimborso a piè di lista di 15.000 euro, a fronte di un costo medio di 7.300 euro per un'auto a noleggio! Rimborso che sarebbe sì integralmente deducibile dal reddito d'impresa, ma con risibili vantaggi in termini complessivi.

Una misura di illusorio contenimento dei costi e che peraltro presenta anche aspetti negativi, primo fra tutti lo svantaggio per il dipendente, obbligato ad acquistare e mantenere l'auto, senza poter coprire i costi di acquisto, gestione e carburante con i soli rimborsi spese. Oltre che ad essere tassato fiscalmente e previdenzialmente per l'utilizzo all'interno del comune, senza considerare le situazioni di incertezza amministrativa che ne scaturirebbero.

DEDUCIBILITÀ DEI COSTI AUTO AZIENDALE 2012-2013

	2012	DAL 2013	
		Importo massimo deducibile con Legge Fornero	Importo massimo deducibile con Legge di Stabilità
Autovettura in uso promiscuo ai dipendenti	90%	70%	70%
Autovettura ad uso aziendale	40%	27,50%	20%
Professionisti	40%	27,50%	20%
Agenti e rappresentanti	80%	80%	80%

2012-2013: COSA CAMBIA PER L'AUTO AZIENDALE

	2012		DAL 2013	
	Costo massimo fiscale	Importo massimo deducibile 2012	Importo massimo deducibile con Legge Fornero	Importo massimo deducibile con Legge di Stabilità
Proprietà	18.076	7.230	4.970	3.615
Noleggio auto in pool (quota canone "puro")	3.615	1.446	994	723
Noleggio auto in pool (quota servizi)	costi totali in fattura	40%	27,50%	20%
Noleggio auto assegnata (quota canone "puro")	3.615	3.253	2.530	2.530
Noleggio auto assegnata (quota servizi)	costi totali in fattura	90%	70%	70%
Leasing finanziario (*)	18.076	3.070	2.111	1.535

* Dati puramente indicativi ai fini dell'esempio, ipotizzando un costo della vettura di 35.000 euro e un canone mensile di 1.100 euro per 36 mesi. L'art. 164 del TUIR prevede che per il leasing finanziario la deducibilità sia calcolata nel limite dell'ammontare dei canoni proporzionalmente corrispondente al costo del veicolo che non ecceda 18.076 euro.