

FLEET
magazzino

n84

Con il Patrocinio
 ANIASA



NOLEGGIO & ASSICURAZIONI
GESTIONE DEI SINISTRI,
LA RICETTA PER L'EFFICIENZA

Mercato auto & crisi
Ce la faranno
solo i più forti?

Le abbiamo guidate
Hyundai i30 Wagon
e Volvo V40

Novità fiscali
Una guida sintetica
per il Fleet Manager

INCONTRI D'ESTATE

È stata un'estate ricca di incontri istituzionali, quella dell'automotive e dei suoi rappresentanti. Su tutti, l'audizione di Aniasa alla Commissione trasporti della Camera, nel corso della quale l'Associazione ha illustrato i motivi che ancora impediscono alla locazione veicoli di raggiungere in Italia livelli di penetrazione analoghi a quelli dei principali Paesi europei, oltre a ribadire la richiesta di aggiornamento per alcune norme del Codice della strada, a cominciare dall'abolizione del divieto di noleggio per autobus e camion. Ma anche Federauto ha fatto sentire la propria voce, incontrando a Bruxelles il vicepresidente della Commissione europea, Antonio Tajani, al quale è stata esposta la delicata situazione in cui versano i concessionari della Penisola. Risultato di entrambi gli incontri: un grande interesse dimostrato dagli interlocutori politici, al quale ha fatto seguito la promessa di attivarsi affinché le proposte di riforma e rilancio avanzate dalla filiera automotive possano trovare al più presto un riscontro concreto. E c'è da augurarsi che sia davvero così, anche alla luce dei dati di immatricolato relativi al mese di luglio che, a dispetto del caldo, si sono rivelati agghiaccianti: 108.826 nuove targhe, pari a un calo del 21,4% rispetto allo stesso mese del 2011. Un po' meglio va all'usato, con una flessione

di "appena" il 6,7%, che però diventa un -11% nel periodo gennaio-luglio. E le auto aziendali? Proprietà e leasing proseguono nel trend negativo (-25,2% nel mese e -17,8% nel cumulato), mentre il noleggio tiene tutto sommato botta e, nonostante un calo del 6,1% in luglio, vede la propria quota di mercato crescere al 17,8% del totale (19,7% nei primi sette mesi). Insomma, di motivi di ottimismo in giro se ne vedono pochini. E non inducono al buonumore le stime sull'intero 2012, che mese dopo mese vengono aggiornate al ribasso. Secondo le più recenti, tanto per dire, l'anno dovrebbe chiudersi con 1.379.000 immatricolazioni, un quinto del mercato in meno rispetto al già non entusiasmante 2011. Se questo è il quadro, è tempo che chi governa passi dalle parole ai fatti. Smettendo di sfornare norme penalizzanti (superbollo, aumento Ipt...) o nel migliore dei casi inefficaci, come quelle comprese nel Decreto sviluppo (che senso ha prevedere la rottamazione per le auto aziendali vecchie di 10 anni? Quale società tiene le vetture in flotta tanto a lungo?), e predisponendo invece azioni capaci di rilanciare davvero la propensione degli italiani verso l'automobile. Gli incontri e le promesse, da soli, non bastano più...

Marco De Rosa

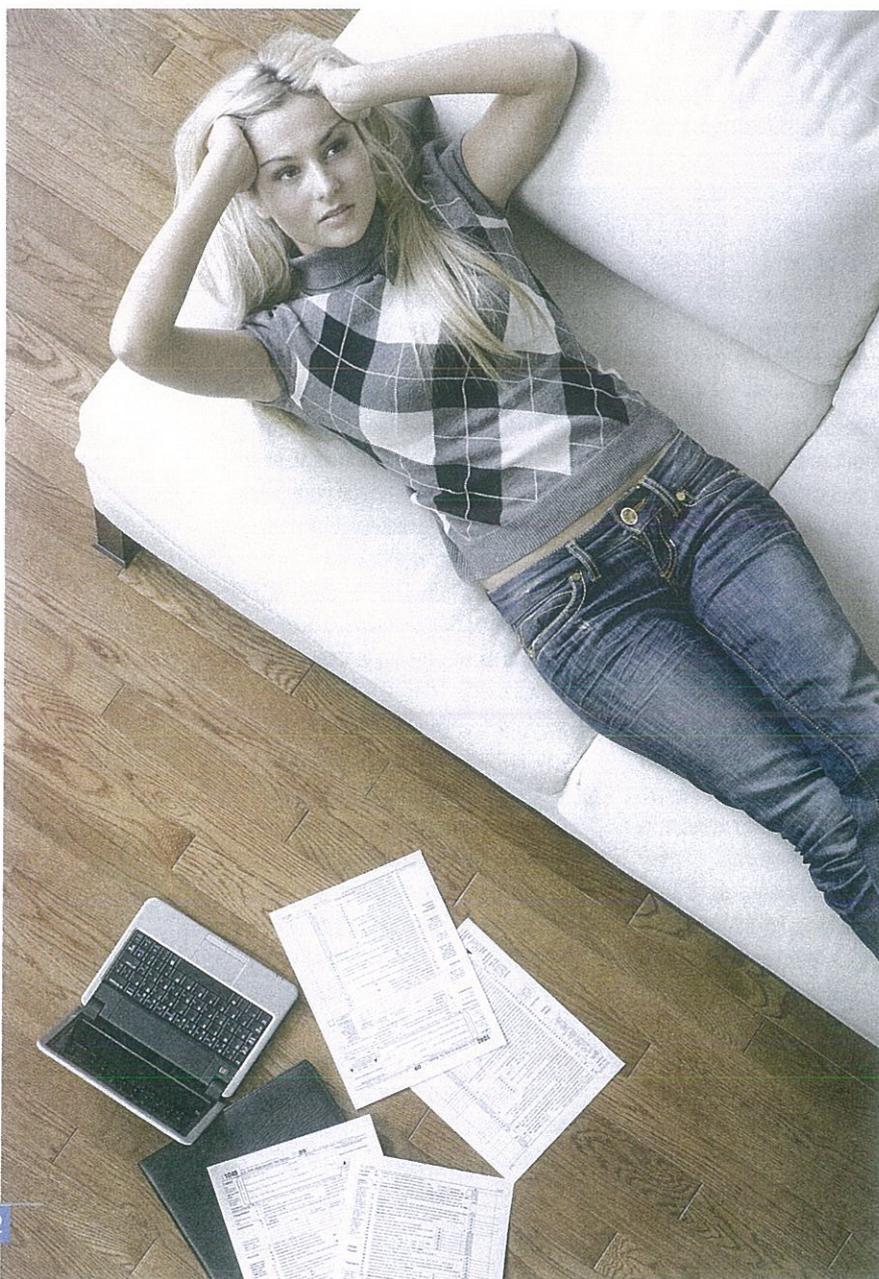
(marco.derosa@fleetmagazine.com)

di Pietro Teofilatto

Quanto anticipato da Fleet Magazine a maggio è ora una realtà: la **stretta sulla deducibilità delle auto aziendali** cambia radicalmente il **quadro di riferimento per Fleet Manager** e uffici amministrativi. Ecco come

In questa interminabile congiuntura, il Fleet Manager ha assunto ancor più un ruolo chiave per la mobilità aziendale.

LA NUOVA FISCALITÀ UNA GUIDA SINTETICA



E se controllo dei costi e lotta alle inefficienze sono i cardini su cui basa la sua attività, è fondamentale per lui essere aggiornato sulle normative di riferimento, prima fra tutte quella tributaria. Sempre più spesso, però, norme che riguardano l'ambito fiscale sono inserite (nascoste?) nei vari provvedimenti generali per il rilancio dell'economia. E anche nella recente riforma sul lavoro (legge n. 92 del 28 giugno) non ci si è fatti scappare l'occasione di modificare qualcosa. Inserita alla fine del testo del provvedimento allora in bozza come una delle principali fonti per coprire i costi della riforma stessa, è stata infatti confermata una doppia stretta sulla deducibilità per i veicoli strumentali di imprese e autonomi e per le auto aziendali concesse in uso promiscuo ai dipendenti.

A nulla, quindi, è valso l'impegno del comparto automotive per evidenziare al Governo l'illogicità di pretendere ancora di più dall'unico settore che finora ha retto il mercato dell'auto.

Ma la questione deve essere riaperta: se sui mercati finanziari con la maggior influenza della Bce si comincia a vedere un serio coordinamento delle varie politiche nazionali, arriverà (si spera a breve)

un collegamento intra-europeo della fiscalità.

E si auspica che, allora, il Tax Divide tra noi e l'Europa si smaterializzi. Per ora, riepiloghiamo in sintesi cosa è stato previsto e cosa attende i Fleet Manager.

Quali veicoli

I veicoli interessati sono quelli elencati dall'articolo 164 del Tuir: autovetture e autocaravan, ciclomotori e motocicli. La norma prevede comunque che la limitazione della deducibilità dei costi non si applica ai veicoli a motore destinati a essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività d'impresa.



Pietro Teofilatto

L'ambito applicativo

A partire dal periodo di imposta 2013, le percentuali di deducibilità delle spese sono ridotte dal 40 al 27,5% per i veicoli utilizzati nell'esercizio di impresa e dal 90 al 70% per quelli concessi in uso promiscuo ai dipendenti. L'aumento tributario non si applica ad agenti e rappresentanti (aliquota confermata all'80%), ai veicoli destinati a essere utilizzati come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa (imprese di locazione, autoscuole, tassisti). Il taglio si applica indipendentemente dal titolo giuridico in base al quale il mezzo di trasporto è utilizzato (proprietà, leasing, noleggio).

L'elemento soggettivo

Le nuove disposizioni riguardano i titolari di reddito d'impresa, ma anche i lavoratori autonomi. In quest'ultimo caso continueranno

AUTO AZIENDALI: LA DEDUCIBILITÀ DEI COSTI

	2012	2013
Autovettura in uso promiscuo ai dipendenti	90%	70%
Autovettura ad uso aziendale	40%	27,5%
Professionisti	40%	27,5%
Agenti e rappresentanti	80%	80%

a essere applicate le disposizioni di cui all'art. 54 del Tuir. Pertanto le riduzioni delle percentuali di deduzione dei costi dovranno essere applicate limitatamente

a un solo veicolo per ciascun professionista, socio o associato. Sotto questo profilo l'intervento normativo è ancor più penalizzante, assumendo rilievo fiscale, per l'appunto, un solo veicolo

nell'ambito dell'attività artistica e professionale.

Le spese interessate

Sono interessati alle nuove limitazioni in primis i costi sostenuti per l'acquisizione in proprietà dei mezzi, i canoni di locazione finanziaria e i canoni di noleggio. Sono altresì comprese le spese di impiego (carburanti, lubrificanti, pedaggi autostradali, ecopass), le spese di custodia (autorimesse, parcheggi), le spese di manutenzione e riparazione nonché l'Iva indetraibile.

Le scelte del Fleet Manager

Di fronte a tale manovra (e sempre in attesa di una normativa più equilibrata a livello UE che riguardi anche l'Iva), il Fleet Manager, insieme ai colleghi dell'amministrazione, è chiamato a individuare le soluzioni migliori per l'azienda. Ricapitolando, i costi relativi alle auto aziendali dall'anno prossimo potranno essere dedotti al 27,5%. L'importo massimo di deduzione del costo di acquisto (anche con finanziamento o leasing) si ridurrà da 7.230,40 a 4.970,90 euro (27,5% di 18.076 euro, il costo massimo riconosciuto fiscalmente). Anche per i noleggi a lungo termine la deduzione del canone finanziario arriverà a 994,18 euro (27,5% del costo massimo fiscale di 3.615,20 euro). Si tratta di norme che riguardano i veicoli in pool o per uso esclusivamente aziendale. Ma, grazie all'invarianza per il 2013 della tassazione del fringe benefit in capo al dipendente, il Fleet Manager potrebbe scegliere di assegnare i veicoli a uso promiscuo (lavoro e

A nulla è valso l'impegno del comparto automotive per evidenziare al Governo l'illogicità di pretendere ancora di più dall'unico settore che finora ha retto il mercato dell'auto

2012-2013: DEDUCIBILITÀ A CONFRONTO

Modalità di utilizzo	Tetto massimo fiscale	Importo massimo di deduzione 2012	Importo massimo di deduzione 2013
Proprietà	18.076	7.230	4.970
Noleggio auto in pool (solo canone "puro")	3.615	1.446	994
Noleggio auto assegnata (solo canone "puro")	3.615	3.253	2.530
Noleggio (quota servizi)	costi totali in fattura	90%	70%
Leasing finanziario (*)	18.076	3.070	2.111

(*) Dati puramente indicativi ai fini d'esempio, ipotizzando un costo della vettura di 35.000 € e un canone mensile di 1.100 € 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 €.

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. Per il dipendente, come noto, il cedolino conterrà anche il valore del reddito derivante dall'uso privato del veicolo, pari al 30% dell'importo corrispondente alla percorrenza di 15mila km moltiplicato per le tariffe Aci.

Il noleggio rimane competitivo

Con riferimento ai contratti di Nlt, la riduzione dei costi deducibili dal 40 al 27,5% riguarderà anche la

Con riferimento ai contratti di Nlt, la riduzione dei costi deducibili dal 40 al 27,5% riguarderà anche la parte dei canoni relativa alle spese di manutenzione e assicurazione

parte dei canoni relativa alle spese di manutenzione e assicurazione. Il Fleet Manager potrebbe valutare che gli effetti negativi (in termini di minore deducibilità) possano essere parzialmente attenuati rispetto ai contratti di locazione finanziaria. Infatti le spese di manutenzione e 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 (ferma restando la riduzione delle percentuali di deduzione).

In questo momento di incertezza, la "stretta" potrebbe indurre le aziende a ritornare al rimborso a piè di lista, erogare cioè al dipendente le indennità dei km percorsi per esigenze di lavoro in base alle tabelle Aci.

Una misura di potenziale contenimento dei costi che tuttavia presenta aspetti negativi, primo fra tutti 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. Senza considerare le situazioni di incertezza amministrativa che ne scaturirebbero.

Il vantaggio del datore di lavoro potrebbe essere, pertanto, percepito come immediato, ma in effetti limitato e con il tempo destinato ad attenuarsi, considerando l'elevato numero di km mediamente percorsi con le auto in uso aziendale (circa 30mila/anno). C'è anche da considerare che le car policy sono sempre più incentrate sul binomio ecologia-risparmio e si sviluppano verso saving tangibili in un contesto di sicurezza, qualità, rispetto dell'ambiente, utilizzando pertanto veicoli nuovi o con anzianità massima di 3-4 anni. E il noleggio, proprio nel momento di crisi diventato ancora più maturo ed evoluto, continua a dare un forte contributo, innovando servizi e produttività e garantendo costi certi e controllabili.

BUS E CAMION, ABOLIRE L'ANACRONISTICO DIVIETO DI NOLEGGIO

Lo ha chiesto a gran voce Aniasa, nel corso dell'audizione alla Commissione trasporti della Camera, parlando di divieto "anacronistico e immotivato che - ha sottolineato il presidente **Paolo Ghinolfi** - impedisce alle P.A. di rinnovare il parco autobus (la cui anzianità media in Italia è di 15 anni contro i 7 del resto dell'UE) con minori costi rispetto all'acquisto/leasing, e a numerosi autotrasportatori di usufruire dei vantaggi economici del noleggio". Il divieto, ha ricordato ancora Aniasa, "ha pari solo in Grecia e Portogallo". Al termine dell'audizione, la Commissione ha espresso parere positivo su un aggiornamento della normativa contenuta nel Codice della Strada, approfondendo con Aniasa i vari aspetti d'interesse.