

Le politiche. Per gli operatori solo una riduzione del carico può alimentare la ripresa e generare più gettito

Flotte, il nodo resta il fisco

In Italia l'auto aziendale vale il 28% del mercato, tra i minimi in Europa

Pier Luigi del Visco

«Il mercato dell'auto aziendale in Italia? È sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale fortemente penalizzante rispetto agli altri principali Paesi europei». Non usa giri di parole Jaques Bousquet, presidente di Unrae, l'associazione dei costruttori esteri, quando parla di flotte. Del resto i numeri gli danno ragione: ci sarà pure un motivo se le immatricolazioni delle società in Italia non vanno oltre il 28%, rispetto al 36/37% di Francia e Germania e al 49% della Gran Bretagna. D'accordo che il tessuto economico del Bel Paese è diverso, ma una deducibilità che si ferma a 7.200 euro e una detraibilità dell'Iva al 40% sono fattori

dei noleggiatori, insiste sull'opportunità di «aggiornare il tetto di costi deducibili fermo al 1997, applicando almeno la rivalutazione Istat. Consci delle necessità di bilancio, avanziamo una proposta a invarianza di gettito per le casse dello Stato». Tale modifica della deducibilità, infatti, incentiverebbe un maggior uso delle company car e, spostando le immatricolazioni dal mercato dei privati a quello aziendale, avrebbe il pregio di aumentare la velocità del rinnovo del parco auto circolante. «Va superato - aggiunge poi - lo stereotipo che associa l'auto aziendale all'evasione fiscale: con le nostre attività di noleggio a breve e lungo termine contribuimmo concretamente all'emersione di tutti i costi delle prestazioni connesse, manutenzione su tutte».

Ma c'è una ferita fresca che ancora brucia, come ricorda Guido Rossignoli, direttore generale di Anfia, l'associazione dei produttori nazionali: «Proporriamo da anni l'abolizione dell'Ipt, imposta che in Europa esiste soltanto nel nostro Paese. Non solo non è stata abolita, ma ne è stato annunciato addirittura l'aumento che, sommato agli altri provvedimenti fiscali a danno del comparto introdotti nel corso del 2011, rischia di deprimere ulteriormente il mercato dell'auto, facendo perdere alle casse dello Stato l'extra-gettito Iva derivante dalla vendita di nuove vetture, già diminuito di quasi due miliardi rispetto al 2008». Sul punto gli fa eco Maurizio Lazzaroni, presidente di Assilea, l'associazione delle società di leasing: «L'eliminazione dell'Ipt in misura fissa per gli atti soggetti a Iva ha portato un ulteriore inasprimento della tassazione dell'auto nuova e usata. Per il Leasing è una doppia penalizzazione in quanto



Auto blu. Tra le flotte pubbliche i margini di crescita per il Nlt restano ampi

LA CONTROMISURA

Per i noleggiatori va aggiornato il tetto di costi deducibili fermo al 1997 con la rivalutazione Istat

che scoraggiano le imprese.

Secondo Bousquet, «la riforma della fiscalità dell'auto aziendale avrebbe il pregio di consentire il ritorno a un ciclo di rinnovo del parco dei veicoli aziendali più coerente con la vita economica utile di questa peculiare tipologia di beni, con effetti positivi anche ai fini ambientali e della sicurezza». In quest'ottica avanza due richieste precise: «La prima è l'introduzione della facoltà al ricorso all'ammortamento anticipato da 4 a 2 anni; la seconda è l'introduzione della durata minima del contratto di locazione finanziaria pari alla metà del periodo di ammortamento».

Anche Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, l'associazione

La panoramica

Il trattamento fiscale del Nlt in Italia e negli altri principali Paesi europei

Paesi	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità Iva
Italia	18.000 *	40%	7.200 euro	40%
Francia	18.300 euro	100%	18.300 euro	100%
Germania	Illimitata	100%	Illimitato	100%
Gran Bretagna	18.200 euro	100%	18.200 euro	100%
Spagna	Illimitata	100%	Illimitato	100%

* 18.076 euro

Fonte: Unrae

l'utilizzatore si trova a pagare due volte l'Ipt: in sede di stipula del contratto (alla prima immatricolazione) e in sede di riscatto. È assolutamente necessaria una norma che elimini tale spequazione nell'Ipt».

Anche Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che in Italia rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, veicoli

industriali e autobus, di tutti i brand commercializzati in Italia, si associa al *cahier de doléances* degli altri operatori di categoria: «Speriamo molto nel nuovo governo. Abbiamo già pronta - anticipa - una serie di proposte che potrebbero ottenere molteplici risultati: aumentare le entrate fiscali, svecchiare il parco circolante, aiutare l'ecologia, diminuire le vittime e i co-

sti degli incidenti stradali, difendere i posti di lavoro e le nostre aziende, tutte Pmi italiane». «Abbiamo presentato già tutto da mesi ma il progetto è finito in qualche cassetto polveroso - conclude -: confidiamo che nuovi interlocutori manifestino nuove possibilità per il nostro settore ma, soprattutto, per l'economia italiana».

Criminalità. Nel 2010 rubate oltre 2.200 auto di Nlt

Contro i furti si alza la guardia

Claudia La Via

Se a livello nazionale i furti d'auto sono in diminuzione da anni, le vetture in leasing purtroppo vanno in controtendenza.

I dati del ministero dell'Interno dicono che nel 2010 ci sono stati 124 mila casi di auto rubate in Italia, con un calo del 5,5% rispetto al 2009 e quasi un dimezzamento rispetto agli oltre 220mila furti del 2000. I numeri dell'Aniasa, l'associazione confindustriale del settore dell'autonoleggio, segnano invece un incremento: nel 2010 sono sparite nel nulla quasi 3.500 auto aziendali, con un incremento del 5,7% rispetto al 2009 e un danno complessivo per le aziende che supera i 40 milioni di euro. Se si guardano solo i noleggi a lungo termine, quelli più tipicamente utilizzati nell'ambito delle flotte aziendali, l'aumento è del 5,5%, con 2.203 auto rubate.

In questo contesto è indispensabile accelerare verso sistemi di controllo e protezione più avanzati. Le case produttrici hanno ormai reso di serie, sui veicoli di fascia medio-alta o superiore, sistemi di codifica elettronica, immobilizer, allarmi acustici o blocchi della pedaliera utili a ostacolare i tentativi di furto dell'auto. Ma è sull'individuazione e il recupero del mezzo rubato che si sta sviluppando un mercato particolarmente vivace, con soluzioni innovative. A partire dalla tecnologia satellitare, che ha ormai diversi anni di esperienza sul campo.

In questo settore uno dei leader italiani è Viasat, che si basa su di un sistema Gps capace di rintracciare l'esatta posizione del veicolo. L'azienda ha ideato inoltre una soluzione dedicata alle flotte che consente ai clienti di monitorare in tempo reale lo stato dei propri mezzi, con informazioni che vanno dalla posizione all'accensione del motore. Soluzioni simili sono proposte anche da aziende come Gt Sat System, Med, Laserline o Cobra, che vanta diversi anni

di collaborazione con le forze dell'ordine. Il problema di questi sistemi è che ladri particolarmente organizzati possono portare l'auto in parcheggi sotterranei, container d'acciaio, garage attrezzati per schermare il segnale inviato dall'antifurto e quindi smontare in tutta calma l'apparecchiatura di protezione.

Per superare questo rischio LoJack, aziende americana con più di vent'anni di esperienza e attiva in Italia dal 2006, ha introdotto un sistema di rilevamento basato su una tecnologia a radio frequenza. Il trasmettitore di LoJack non ha bisogno di antenne Gps, e quindi è più difficile da schermare e può essere nascosto in oltre 30 punti strategici della vettura di

LA PREVENZIONE HI-TECH

Dopo codifica elettronica, allarmi e blocco della pedaliera ecco nuove soluzioni per il recupero del mezzo con rilevatori radiofrequenza

versi da quelli che i ladri sono abituati a ispezionare. Questa soluzione ha anche un altro grande punto di forza in una collaborazione particolarmente stretta con la polizia. L'azienda ha fornito alle forze dell'ordine speciali apparecchi, i Vehicle tracking computer (Vtc), che riescono a rintracciare e recuperare in tempo reale la vettura. Oltre 500 volanti italiane montano i Vtc e questa collaborazione, spiegano da LoJack, ha permesso negli ultimi anni di recuperare entro le prime 48 ore il 90% delle auto rubate. E per chi non volesse essere costretto a scegliere tra radiofrequenze e satellite, esiste dal 2010 l'offerta Top Eurosat, che combina la soluzione di Cobra con quella di LoJack, per garantire il massimo della sicurezza possibile.