

I noleggiatori: Per far ripartire il settore torni il superammortamento Con l'agevolazione lo Stato ha guadagnato

Un euro di superammortamento sulle somme adoperate per acquistare auto aziendali si è tradotto in 3 euro di incassi per lo Stato e per le amministrazioni locali. Se adoperate con intelligenza e competenza, le agevolazioni possono diventare virtuose generando incassi aggiuntivi per le casse pubbliche, così come esistono incrementi di tasse che si rivelano autentici boomerang.

In materia di tasse sulle auto aziendali Aniasa, l'Associazione che riunisce le aziende di noleggio, lancia la controproposta al Governo: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale.

L'iniziativa viene argomentata dal presidente Massimiliano Archiapatti. «Occorre ovviare ad ogni aspetto dello scenario ostile all'automotive configurato dalle scelte sulla tassazione delle auto aziendali», afferma il presidente di Aniasa. «Contemporaneamente, bisogna tenere conto e venire incontro alle esigenze delle casse statali». Per riuscirci ci vuole poco: basta una riedizione del superammortamento, «una misura intelligente, che ha portato maggiori entrate erariali. Un euro di super-ammortamento si è trasformato in 3 euro di entrate per lo Stato e per gli enti locali, mettendo assieme anche benefici indiretti quali l'aumento delle immatricolazioni con veicoli meno inquinanti e più sicuri, e quindi lo

svecchiamento del parco circolante». In altre parole, si può dire che si sia trattato del vero e unico provvedimento realmente a favore dell'ambiente.

Vale la pena ricordare un paio di casi in cui la tassazione eccessiva si è trasformata in boomerang: nel 2011 il decreto «salvaItalia» mise una pietra al collo all'industria della nautica da diporto, imponendo imposte patrimoniali che da un lato hanno portato pochissimo gettito, 27 milioni, dall'altro hanno abbattuto il fatturato del settore di quasi 1 miliardo (da 3,4 miliardi a quasi 2,5, fonte Uci Nautica). Poi c'è stato un'altra iniziativa quantomeno discutibile: il superbollo sulle auto di lusso, che ha falciato la gamma alta degli autoveicoli. Dovevano entrare 168 milioni di euro in più dall'addizionale, ma nel 2012 lo stato ne perse 140. Originariamente avrebbe dovuto colpire le auto con potenza superiore ai 225 kW (con 10 euro per ogni kW supplementare), poi fu esteso ai veicoli con potenza oltre i 185 kW, 20 euro per ciascun kW in più. Ciò ha innescato un forte decremento della domanda: nel 2012 le immatricolazioni sono calate del 35%, contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso, e l'usato ha perso il 37%.

I vantaggi della proposta di Aniasa sono sostenuti dai numeri: «Considerando solo le vetture del noleggio a lungo termine, tutti veicoli con omo-

logazione Euro 6, la possibilità di usufruire del superammortamento», precisa Archiapatti, «ha prodotto nel 2016 e 2017 rispettivamente 34.400 e 30.200 immatricolazioni in più». Il che, tradotto in termini di entrate per l'erario, secondo i calcoli dell'associazione, significa maggiori incassi, rispettivamente, di 170 e 148 milioni di euro. «Tutto questo, promuovendo maggior correttezza fiscale, funzione fisiologicamente esercitata dal noleggio a lungo termine», conclude il presidente di Aniasa. Uno dei cavalli di battaglia dell'Associazione è proprio quella della chiarezza e trasparenza fiscale lungo il ciclo completo di gestione del bene auto, con manutenzione, ricambi e riparazioni sempre eseguite. Replicare l'esperienza sarebbe produttivo, per un governo in cerca di nuove risorse economiche, interessato ad ambiente e sviluppo. (riproduzione riservata)



Peso: 32%

Aniasa: la norma all'esame in Senato è un autogol per mercato, ambiente ed Erario

UN ERRORE DI MANOVRA

Tassando le aziendali per il Fisco 1 miliardo in meno

TESTI DI ENRICO SBANDI

Settimana cruciale per la stretta fiscale sulle auto aziendali, che potrebbe comportare 1 miliardo in meno di entrate fiscali e determinare la crisi del settore: sarà questa la conseguenza, secondo i pronostici dell'associazione dei noleggiatori, alla nuova normativa che comincia l'iter parlamentare con l'esame in aula al Senato. Un impatto ben più devastante della tassa sulla nautica da diporto del 2011 e del superbollo per le auto di lusso del 2012.

Gli specialisti delle flotte si spingono oltre: «la tassa sull'auto aziendale sarà un clamoroso autogol per l'ambiente, per il fisco e per il mercato automotive», denuncia Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Le misure sulle auto aziendali previste nella bozza di Legge di Bilancio sono definite senza mezzi termini «miope stangata fiscale».

«Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni», dichiarano i responsabili dell'associazione. Un errore dal punto di vista economico e ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green, nel solo noleggio tutti i veicoli sono Euro 6.

La misura, nonostante la rivisitazione rispetto ad una versione iniziale maggiormente pe-

nalizzante perché retroattiva, se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica. «Via la foglia di fico del "green"», denunciano le industrie di noleggio: aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare nazionale, che, con oltre 10 anni di anzianità media, oggi risulta il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa». Secondo i calcoli di Aniasa, per gli effetti di questa misura il ciclo di vita delle auto aziendali, oggi di 4 anni, si allungherà almeno di un anno.

Cosa cambierà con l'applicazione della norma, ammesso che sia approvata nell'ultima formulazione annunciata dal ministro dell'economia Roberto Gualtieri? Rispetto all'attuale tassazione dell'auto aziendale in uso al dipendente come fringe benefit, pari al 30% del costo convenzionale annuo calcolato in base al costo chilometrico d'esercizio di ogni specifico modello, il nuovo regime andrà a toccare solo le vetture di nuova immatricolazione: resterà invariato per le sole auto ibride ed elettriche, mentre l'aliquota tassata salirà al 60% per le auto a basse emissioni (fino a 160 grammi di CO2 per chilometro) e ar-

riverà al 100% per quelle con valori di emissioni superiori. Aniasa stima che gli inasprimenti fiscali determineranno una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300 mila immatricolazioni in meno per il prossimo anno, con relativo minor gettito per l'Erario e per gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro.

L'auto aziendale rappresenta oggi in Italia il 40% delle nuove immatricolazioni. Da gennaio 2020 è concreto il rischio che la nuova normativa determini un brusco stop destinato a riflettersi sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese; senza contare che, per i dipendenti, potrebbe tornare conveniente la vettura di proprietà, salto all'indietro per un sistema che attraverso le auto aziendali a noleggio ha compiuto un deciso salto di qualità anche in termini di tracciabilità fiscale. (riproduzione riservata)



Peso: 48%

In Italia crescono le flotte del noleggio a lungo termine. In calo le nuove immatricolazioni

DIESEL, NON È ANCORA FINITA

A sorpresa in Germania risale la quota di mercato del gasolio

TESTI DI ENRICO SBANDI

Il diesel ricomincia a crescere. La notizia non giunge dal mercato italiano, ma dalla Germania, nei consuntivi di ottobre, diffusi dal Centro Studi Promotor. Potrebbe essere indice di un'inversione di tendenza destinata a rimescolare carte e prospettive anche in Italia, dove le vendite complessivamente segnano il passo, fra un improvvido annuncio di incremento di tassazione per le auto aziendali e le prospettive ancora nebulose sull'orizzonte economico del Paese. I dati nazionali relativi al noleggio a lungo termine, segmento del mercato sempre più significativo, ormai superiore, in media, al 25% del totale di immatricolato, hanno segnato un piccolo arretramento nel primo semestre in termini di nuovi veicoli, ma un sensibile incremento della flotta (determinato dal prolungamento dei contratti in essere che si somma alle immatricolazioni nel periodo).

I dati forniti da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, segnano immatricolazioni in calo dell'1% e flotta in progresso su base annua del 13%, ormai vicina al milione di veicoli.

Perché la tendenza tedesca che

riguarda i veicoli a gasolio potrebbe impattare sul mercato determinando una revisione delle previsioni per il medio termine? Proprio le campagne di demonizzazione del diesel, secondo Aniasa, sono il fattore che sta spingendo le aziende a prorogare i contratti piuttosto che a rinnovare il proprio parco auto, a preferire le utilitarie e a ridurre il ricorso ai veicoli a gasolio (dal 75% al 66% delle vetture immatricolate dal noleggio a lungo termine), ritenuto erroneamente più impattante, principalmente in favore di quelle a benzina (con l'effetto paradossale dell'aumento delle emissioni di CO2). La crescita di attenzione verso l'elettrico - più mediatica che dei dati di mercato, per la verità -, a dispetto degli incentivi, non sposta gli equilibri verso i veicoli ad emissione nulla, piuttosto ne esce rafforzata la quota di veicoli a benzina, unica vera alternativa attuale per le lunghe percorrenze, anche se con valori di emissione, specie per le cilindrata più elevate, meno competitivi rispetto agli ultimi Euro6 a gasolio.

Ecco, più in dettaglio, i numeri. Dopo un 2018 all'insegna della crescita, ma segnato negli ultimi mesi dalla riduzione delle immatricolazioni, nei primi sei mesi del 2019 il noleggio a lungo termine è vicino al milione di veicoli in flotta (944

mila unità) e per la prima volta nei sei mesi iniziali dell'anno ha superato i 3 miliardi di euro di giro d'affari.

Le immatricolazioni si sono attestate a 161 mila unità, -1% nel confronto su base annua, mentre le aziende sono tornate al prolungamento temporale dei contratti in essere, ben oltre i tradizionali 36 mesi, da cui la crescita del circolante. Le aziende ricorrono a questa soluzione per rinviare nuovi investimenti e, contestualmente, ridurre i costi complessivi della flotta. Accanto al clima di incertezza economica e alle campagne di demonizzazione del diesel, hanno influito negativamente alcuni interventi sulla mobilità a livello locale e nazionale come "l'eco-bonus/malus" che non hanno accelerato come promesso le alimentazioni alternative, determinando, piuttosto, indecisione anche nelle aziende pronte all'acquisto. Nel frattempo, cresce la quota di privati che sceglie il noleggio a lungo termine in alternativa alla proprietà dell'auto. I contratti sono a quota 52 mila: dato non eccezionale in valore assoluto, ma più che doppio rispetto ai 25 mila del 2017. (riproduzione riservata)



Peso: 41%