

ATTUALITÀ | I PROTAGONISTI

L'ASSENZA DELLA POLITICA

Dopo un 2013 nero, quest'anno il mercato delle vetture aziendali ha dato segni di ripresa. Ma chi governa li ignora e, anzi, dove può continua a picchiare duro contro l'automobile

di Mario Rossi

P

rudenza resta la parola d'ordine, tra gli addetti ai lavori, dopo i pur buoni "numeri" del 2014 (vedere l'articolo a pagina 14). Nessuno

rimpiangerà gli ecoincentivi che il governo Renzi vuol togliere, ma tutti si domandano per quale motivo, dopo l'alleggerimento fiscale, un anno fa, in favore del leasing, e i benefici effetti che ciò ha avuto, il ddl stabilità non abbia previsto alcuna misura, nemmeno simbolica, nei confronti dell'auto aziendale. Quattorruote ne ha parlato con Claudio Manetti, amministratore delegato di Leasys, prima società di noleggio a lungo termine in Italia, Corrado Piazzalunga, presidente di Assilea, Associazione italiana leasing, Pietro Teofilatto, direttore Nlt dell'Aniasa, Associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici, e Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, Unione dei rappresentanti di autoveicoli esteri.

Partiamo dalle notizie positive. A fine anno, in base alle previsioni Dataforce, in Italia si saranno immatricolate quasi 245 mila auto aziendali "vere", il 15% in più rispetto al 2013. È solo un rimbalzo dopo un anno nero oppure è il segnale di un inizio di uscita dalla crisi?

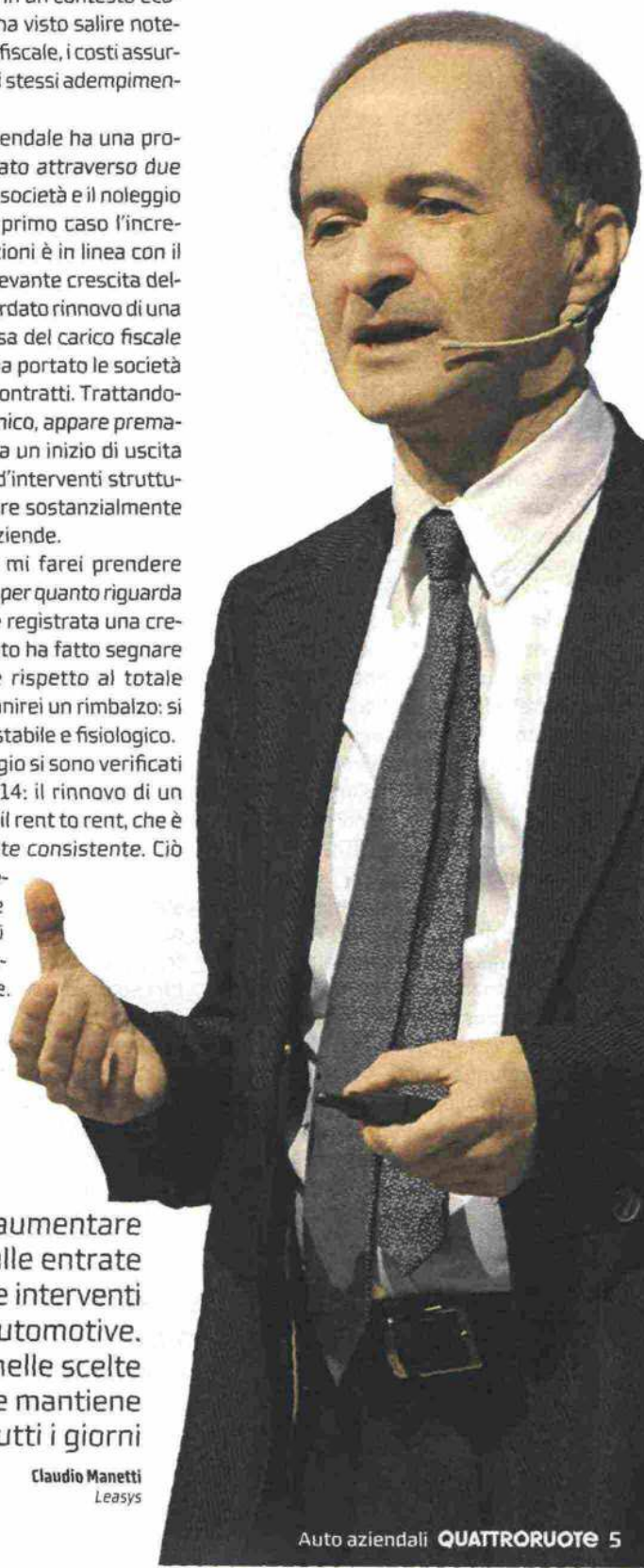
Teofilatto: Per quanto riguarda il noleggio a lungo termine, la crescita è principalmente dovuta a un forte rinnovo delle flotte già oggetto di proroga da parte di molte aziende. È però confermata la funzione del noleggio di contenimento dei costi, il che consente anche di evitare l'impiego di risorse indirizzandolo al supporto

del business. Tutto ciò è ancora più rimarchevole se inquadrato in un contesto economico generale che ha visto salire notevolmente la pressione fiscale, i costi assurdi della burocrazia e gli stessi adempimenti fiscali.

Valente: L'auto aziendale ha una propria lettura nel mercato attraverso due segmenti: le vendite a società e il noleggio a lungo termine. Nel primo caso l'incremento d'immatricolazioni è in linea con il mercato, mentre la rilevante crescita dell'Nlt si spiega con il ritardato rinnovo di una parte del parco a causa del carico fiscale che negli anni scorsi ha portato le società a prolungare i propri contratti. Trattandosi di un fenomeno tecnico, appare prematuro dichiarare che sia un inizio di uscita dalla crisi in assenza d'interventi strutturali capaci di modificare sostanzialmente il carico fiscale sulle aziende.

Piazzalunga: Non mi farei prendere dall'entusiasmo. Però, per quanto riguarda il leasing, nel 2014 si è registrata una crescita significativa: l'auto ha fatto segnare un overperformance rispetto al totale leasing. Ma non lo definirei un rimbalzo: si tratta di un aumento stabile e fisiologico.

Manetti: Nel noleggio si sono verificati due fenomeni nel 2014: il rinnovo di un paio di grandi flotte e il rent to rent, che è diventato decisamente consistente. Ciò premesso, dentro questi numeri c'è qualche tendenza positiva, di miglioramento rispetto al passato recente. Tuttavia la crisi non è qualcosa in cui entra e da cui si

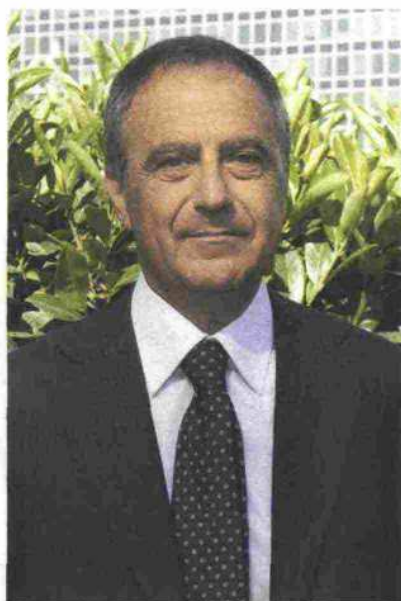


“ Un'adeguata politica fiscale farebbe aumentare la domanda e avrebbe un effetto positivo sulle entrate tributarie, ma è difficile, al momento, prevedere interventi che vadano a vantaggio del mondo automotive. L'auto sembra non essere più centrale nelle scelte d'indirizzo economico, mentre mantiene un ruolo fondamentale nella vita di tutti i giorni

Claudio Manetti
Leasys

Auto aziendali **QUATTORRUOTE 5**

ATTUALITÀ | PROTAGONISTI



→ esce se non c'è un cambiamento strutturale, che io non vedo o che, comunque, non vedo compiuto.

Insomma, è prematuro parlare di uscita dalla crisi. Ma come vedete il 2015?

Teofilatto: Noi siamo ottimisti. Il 2015 dovrebbe vedere non solo un aumento delle sostituzioni, ma anche un maggior ricorso alla formula del noleggio da parte dei piccoli operatori e dei professionisti, con un'offerta maggiormente strutturata sulle loro esigenze. Aggiungo che il car sharing, in auge nelle grandi città, potrebbe essere un trasmettitore della cultura e dei vantaggi del noleggio.

Valente: In assenza d'interventi strutturali, Unrae prevede per il 2015 un leggero calo per il noleggio nel suo complesso. Gli acquisti da parte delle società, invece, dovrebbero mostrare anche nel 2015 una performance leggermente positiva.

Piazzalunga: Come Assilea prevediamo un consolidamento della crescita. Quest'anno chiuderemo con un aumento di quasi il 10%. Nel 2015 prevediamo, scaramanticamente, un aumento a una sola

“ Sembra quasi impossibile far comprendere ai politici che a volte tassare di meno si traduce in maggiori entrate per l'erario

Pietro Teofilatto
Aniasa

cifra, il 9,9%...

Manetti: Partiamo da un dato di fatto: abbiamo un parco auto che è invecchiato in modo significativo negli ultimi quattro-cinque anni. È del tutto evidente che un rimbalzo ci dovrà essere, anche se non si sa se ciò avverrà in un anno o in un arco di tempo più lungo. Il fatto che il gruppo FCA stia accelerando gli investimenti in Europa e nell'area del Mediterraneo sul prodotto mi fa pensare che vi sia un'aspettativa diversa rispetto al recente passato. Con ciò, però, non credo che assisteremo a una ripresa della domanda, anche se una tendenza al miglioramento vi sarà.

Né la politica né la pubblica amministrazione, però, aiutano. Basti pensare alle intestazioni temporanee...

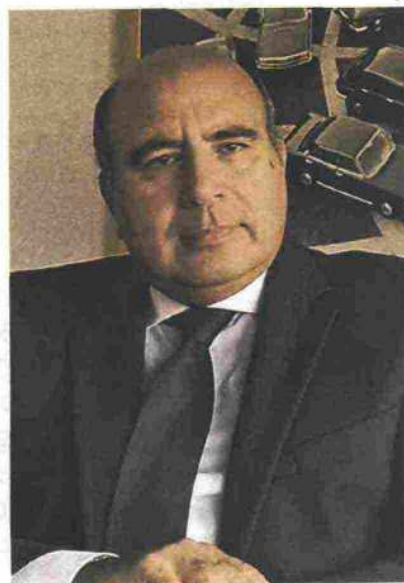
Teofilatto: Premesso che condividiamo totalmente l'obiettivo del legislatore di contrastare l'elusione e le intestazioni fittizie sull'auto, non si comprende perché il noleggio vi sia stato trascinato, visto che contribuisce da sempre a dare trasparenza e correttezza fiscale all'uso dell'auto. Vorrei ricordare che il settore fornisce dal 2012 all'Agenzia delle entrate praticamente gli stessi dati da oggi forniti alla Motorizzazione civile. Forse una maggior connessione tra pubbliche amministrazioni potrebbe far risparmiare costi a cittadini e imprese... Ricordo poi che nell'Unione Europea nessun Paese prevede simili normative.

Valente: Si tratta di un provvedimento che certamente darà un grosso contributo all'individuazione corretta e tempestiva degli utilizzatori dei veicoli, con evidenti benefici nel campo dei controlli e dell'ac-

certamento delle responsabilità nei casi di un loro utilizzo irregolare o illegale. Tuttavia, almeno per quanto riguarda le auto aziendali e quindi le società che gestiscono un maggior numero di veicoli rispetto al privato, le disposizioni non vanno nella direzione della semplificazione.

Piazzalunga: Il leasing auto prevede già il nome del locatario e del locatore sulla carta di circolazione, ma mi rendo conto che per altri la norma possa essere considerata invasiva, visto che comporta una spesa sia dal punto di vista economico sia in termini burocratici. Sicuramente si tratta di un appesantimento. Se sia inutile non lo so, lo vedremo alla prova dei fatti.

Manetti: Qual è lo spirito di questa norma? Supponendo che sia la trasparenza, la ritengo giusta e corretta. Non altrettanto si può dire, invece, del meccanismo contorto, che prima di tutto è mentale, attraverso il quale è stato applicato il principio. È aberrante vedere come un sano fine possa trovare una così cattiva applicazione. Questa vicenda dà una buona rappresentazione di quello che io intendo "approccio burocratico al mercato".



Romano Valente
Unrae

“ Occorrono tre misure: innalzare il tetto deducibile, fermo a 18.076 euro, ripristinare la percentuale almeno al 40%, portare l'ammortamento a due anni

ATTUALITÀ I PROTAGONISTI



“ Le misure varate in favore del leasing hanno determinato una crescita importante del numero di contratti e degli importi. Con positive ricadute sul gettito fiscale

Corrado Piazzalunga
Assilea

→ Dopo l'alleggerimento nei confronti del leasing, un anno fa, la politica si è disinteressata all'auto aziendale. Nel ddl stabilità non vi è alcun segnale di attenzione al settore, anzi. Possibile che non si pensi a usare la leva fiscale per aiutare le imprese e, indirettamente, l'auto?

Teofilatto: Sembra quasi impossibile far comprendere ai politici che a volte tassare di meno si traduce in maggiori entrate per l'erario. Eppure qualcosa si sta muovendo. Finalmente si è riusciti con le altre associazioni automotive ad aprire un dialogo sul tema dell'eccessiva tassazione sull'auto. Però è vero, continuiamo a essere anni luce lontani dall'Europa, a tassare molto di più e a incassare di meno.

Valente: L'Unrae ha sempre sostenuto l'opportunità di riallineare le politiche fiscali sulle auto aziendali a quanto mediamente praticato in Europa e continua a sollecitare le istituzioni in questo senso.

Piazzalunga: Dal 2014 i canoni di leasing per autoveicoli strumentali all'attività d'impresa sono deducibili per la metà del periodo di ammortamento (prima era un terzo), mentre è rimasta quadriennale la deducibilità dei canoni per veicoli non strumentali e in uso promiscuo a dipendenti. La Finanziaria 2014 ha inoltre abolito l'obbligo di pagamento dell'Ipt, l'imposta provinciale di trascrizione già pagata all'acquisto, anche al momento del riscatto. Tutto ciò, un saggio utilizzo della leva fiscale, ha avuto effetti positivi sul leasing, determinando una crescita importante del numero di contratti e degli importi. È

la dimostrazione che politiche fiscali intelligenti hanno effetti positivi sul mercato. Se opportunamente calibrate, le agevolazioni possono rilanciare i consumi e gli investimenti e, oltretutto, avere positive ricadute sul gettito fiscale.

Manetti: Siamo tutti assolutamente convinti che un'adeguata politica fiscale farebbe aumentare la domanda e avrebbe un effetto positivo sulle entrate tributarie, ma è difficile, al momento, prevedere interventi che vadano a vantaggio del mondo automotive. L'auto sembra non essere più centrale nelle scelte d'indirizzo economico, e certamente non solo in Italia, mentre invece mantiene un ruolo fondamentale nella nostra vita, nella mobilità di tutti i giorni. Dal punto di vista fiscale il noleggio dà garanzie di trasparenza dei costi di tutta la filiera legata all'auto aziendale. Restiamo in attesa di provvedimenti più in linea con quanto avviene nel resto dei Paesi europei.

A proposito, il governo ha deciso di chiudere il rubinetto degli ecoincentivi...

Teofilatto: Aniasa non è favorevole a campagne d'incentivazione, che "drogano" il mercato, anticipano gli acquisti e creano un buco di domanda alla fine della campagna stessa. Il nostro obiettivo è ridurre l'eccesso di tassazione che oggi aziende e privati sostengono sull'auto in Italia rispetto ad altri Paesi dell'Unione Europea. Il dibattito sulla tassazione dell'auto e sull'opportunità di adottare adeguate misure è fondamentale per supportare un mercato che vale, non dimentichiamolo, il 17% delle entrate tributarie nazionali.

Valente: Una volta eliminato il vincolo che prevedeva la rottamazione di auto con più di dieci anni e l'obbligo del possesso da oltre un anno, avremmo potuto verificare un'accelerazione positiva nella rotazione di auto aziendali. In assenza di altri provvedimenti più strutturali ed efficaci, mantenere il bonus nel 2015, come peraltro già previsto dalla legge, avrebbe potuto comunque creare i presupposti

per un moderato e aggiuntivo ricambio del parco.

Piazzalunga: Gli incentivi economici non hanno mai effetti strutturali, non sono il sistema corretto per dare crescita e rilancio a lunga gittata. Certo, c'è l'esigenza di ringiovanire un parco auto afflitto da una certa vetustà, ma quella non è la soluzione. A torto o a ragione è una droga. Al contrario, se si offrono agevolazioni fiscali o garanzie per l'accesso al credito, si mette in moto un'onda lunga di rilancio.

Manetti: Si è fatto un atto di giustizia, anche dal punto di vista logico: sostanzialmente non rappresentavano nulla. E poi non è con gli incentivi che si migliora il parco circolante, sono sbagliati anche socialmente.

Se poteste chiedere una sola misura al governo, che cosa chiedereste?

Teofilatto: Rispondo come cittadino: giustizia certa e rapida, razionalità nella spesa pubblica e stabilità politica con una buona legge elettorale. L'incertezza allontana gli investimenti, non crea lavoro, non favorisce gli italiani onesti.

Valente: La riduzione della pressione fiscale su famiglie e imprese è una esigenza improrogabile per il rilancio dei consumi. Nello specifico delle vetture aziendali ciò si declina nel ripristino della deducibilità almeno al 40%, nell'ammortamento in due anni e nell'innalzamento del tetto deducibile, fermo a soli 18.076 euro.

Piazzalunga: La deducibilità dei canoni. Bisognerebbe estenderla a tutti i veicoli, non solo a quelli strumentali.

Manetti: L'attuale deducibilità presuppone il fatto che l'auto data a un dipendente per lavoro venga utilizzata come tale nel 20% del tempo in cui ne dispone. I casi sono due. O effettivamente la produttività delle aziende è molto bassa oppure c'è un bisticcio di ordine logico. Se noi immaginassimo di aumentare questa percentuale all'80% sono convinto che interpreteremo bene la realtà e daremmo un segnale importante all'economia. 

© Riproduzione riservata

Nuovi obblighi per le imprese LA TEGOLA DELLE INTESTAZIONI

● PER CARITÀ, ERA TUTTO PREVISTO da una legge del 2010 (e poi da un regolamento attuativo del 2012) ed è persino ridicolo che una norma, in Italia, trovi applicazione dopo quattro anni dalla sua entrata in vigore. Però le imprese, in questo momento, di tutto avevano bisogno tranne che di un nuovo appesantimento burocratico e amministrativo, oltre che economico. Parliamo dell'intestazione temporanea dei veicoli, obbligatoria, dal 3 novembre scorso, in tutti i casi in cui una persona diversa dall'intestatario ne abbia la disponibilità per più di 30 giorni consecutivi. Non è questa la sede per spiegarne le molte technicalità, servirebbero alcune pagine (ma tutti i dettagli sono disponibili

su quattorruote.it/business/). Solo alcuni punti fermi meritano di essere evidenziati, anche rispetto agli allarmi della vigilia:

- **comodato di veicoli aziendali:** non sono soggette a comunicazione tutte le ipotesi di fringe benefit, uso promiscuo e uso esclusivo per svolgimento di attività aziendali dei veicoli in uso a dipendenti, soci, amministratori e collaboratori;
- **locazione senza conducente:** dovranno essere comunicate (al costo di 9 euro di "diritti motorizzazione") solo le locazioni stipulate dal 3 novembre e a condizione che abbiano una durata superiore a 30 giorni. In questo caso non è prevista la fustella da applicare sulla carta di circolazione.

Mario Rossi

15
milioni di euro
di extra costi

↓ a carico del settore dell'autonoleggio, di cui 11 per quello a lungo termine e quattro per quello a breve (stima Aniasa - Associazione nazionale dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici)

3 novembre

Il giorno in cui è entrato in vigore il nuovo obbligo. La comunicazione dev'essere effettuata per tutti gli atti stipulati a partire da questa data. Per quelli antecedenti è facoltativa



SU [QUATTORRUOTE.IT /BUSINESS/](http://QUATTORRUOTE.IT/BUSINESS/)

Tutti gli obblighi, le esenzioni, le modalità applicative della nuova norma

€ **9**

Diritti Motorizzazione da pagare allo Stato con bollettino postale in occasione della richiesta d'intestazione

€ **16**

Imposta di bollo da pagare allo Stato mediante bollettino postale (tranne nel caso di locazione)

€ **705**

Multa prevista per chi, obbligato a farlo, omette di effettuare l'intestazione temporanea

30 giorni

Termine entro il quale va fatta l'intestazione temporanea a partire dall'atto

© Riproduzione riservata