



ALL'EGATO A QUATTORRUOTE NUMERO 687 - DICEMBRE 2012

EditorialeDomus

QUATTORRUOTE

AUTO & AZIENDALI FLOTTE

**TUTTO PER LE SOCIETÀ,
GLI ARTIGIANI E I PROFESSIONISTI**

CAR POLICY
Per l'ambiente
soluzione ibrida

FORUM
Faccia a faccia
tra gli operatori

FISCO
Torna di moda
il rimborso
chilometrico

MERCATO
Le proposte
di Case e noleggiatori

18^a Edizione

ANALISI Previsione valori, costi di esercizio e benefit



SOTTO ATTACCO



L'**AUTO AZIENDALE** è sotto attacco, nella morsa di un fisco sempre più oppressivo e miope, da un lato, e di una crisi economica senza precedenti, perlomeno dal dopoguerra, dall'altro. Ma tra gli operatori non c'è rassegnazione. Case automobilistiche, noleggiatori e istituti bancari e finanziari, pur nell'indifferenza della politica e dei suoi rappresentanti, cercano soluzioni industriali, finanziarie e commerciali per fronteggiare la situazione, per immaginare prodotti, servizi e offerte adeguate ai tempi. Il tutto in attesa che qualcuno, a Roma, apra gli occhi, faccia due conti e scopra che continuare bastonare uno dei settori

trainanti dell'economia italiana e una delle principali fonti di gettito per l'erario non è bello né utile, viste le conseguenze che comporta, anche in termini di modernità e sicurezza del parco auto circolante.

Quattroruote ha messo attorno al tavolo i massimi rappresentanti del settore: Paolo Ghinolfi, presidente dell'Aniasa, l'Associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici; Maurizio Lazzaroni, presidente dell'Assilea, l'Associazione italiana del leasing; Nicola Pumilia, fleet sales manager di Fiat Group Automobiles; Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'Unione dei rappresentanti delle case automobilistiche estere. Per fare

CO

Tasse e imposte stanno soffocando l'auto aziendale. Gli operatori si difendono come possono, ma a rischiare è il sistema

di Mario Rossi



il punto sulla situazione, certo, ma soprattutto per capire se (e come) si potrebbe uscirne. E per far sentire la propria voce a un gruppo di professori sordi ai problemi di un settore che vale, direttamente e indirettamente, circa il 16% del Pil.

Una politica che ha raggiunto il paradosso, inedito per dei tecnici, di peggiorare la disciplina dell'Ipt e di abbassare ulteriormente la deducibilità fiscale alla vigilia dell'entrata in vigore del taglio deciso la scorsa primavera. Ma come, si chiedono gli addetti ai lavori: ci avevate detto che la soglia sarebbe stata abbassata, a partire dal 1° gennaio 2013, dal 40 al 27,5% e adesso l'abbassate al 20? Ah, già, per com-

Da sinistra: Romano Valente, direttore generale Unrae, Nicola Pumilia, fleet sales manager di Fiat Group, Paolo Ghinolfi, presidente Aniasa, Maurizio Lazzaroni, presidente Assilea

pletare l'attacco al mondo dell'auto mancava solo questo, l'incertezza fiscale. E sì che dei professori dovrebbero saperlo che non c'è cosa peggiore, in economia, dell'incertezza.

BISOGNO DI CASSA SUPERIORE A TUTTO

«Quello che è successo è la testimonianza di un bisogno di cassa indiscutibile», ammette Valente (Unrae). «Ho il massimo rispetto per le persone di primissimo piano che sono al governo, però nessuno si è posto il problema delle conseguenze di certe decisioni sul mercato dell'auto. Se da una scelta deriva un risultato sbagliato, si deve prenderne atto e si deve avere il coraggio di fare marcia indietro. Nelle aziende funziona così. Perché in politica no?». «La storia del superbollo», gli fa eco Ghinolfi (Aniasa), «ne è la dimostrazione: si è fatto un intervento pensando di ottenere un certo risultato e se ne è avuto un altro. Eppure non c'è stata correzione, hanno lasciato morire il mercato delle auto di grossa cilindrata. Quelle che c'erano sono andate all'estero e di nuove non se ne immatricolano più. Il risultato, lo dimostrano le cifre, è che il Governo si è "mangiato" le entrate di cui disponeva. Ecco, di fronte a queste evidenze», prosegue Ghinolfi, «nelle aziende il consiglio di amministrazione caccia l'amministratore delegato. E in un Paese normale, chi ha preso questa decisione merita di essere mandato a casa. Il prossimo passo sarà invece la totale indeducibilità dell'auto aziendale?».

«La diminuzione dell'aliquota dal 40 al 27,5% e poi dal 27,5 al 20%», spiega Valente, «porta veramente poco in termini fiscali e dimostra che l'Italia sta andando in direzione opposta rispetto all'Europa. Tutto ciò è paradossale per un Governo che dice di ispirarsi ai dettami europei. Non solo», aggiunge il direttore generale dell'Unrae, «fa sospettare che il legislatore voglia proseguire nella direzione della diminuzione della deducibilità».

L'incertezza, appunto. Lo conferma Lazzaroni (Assilea), secondo il quale «l'impatto di questa manovra, tutto da decifrare da un punto di vista economico, è soprattutto psicologico. Qualcuno dice: ma



“ Fa orrore che si pubblicizzi il "leasing tedesco" dicendo che non si pagheranno multe e Ipt ”

Maurizio Lazzaroni, presidente di Assilea

non è che tra qualche tempo si scenderà ulteriormente o, addirittura, la deducibilità scomparirà? Il Governo agisce in controtendenza rispetto a quello che si pensava sei anni fa, dopo la sentenza con cui la Corte di giustizia europea condannò l'Italia sulla detraibilità dell'Iva. Non si capisce», sottolinea Lazzaroni, «perché debba aggiungersi danno a danno, provvedimenti fiscali cui si somma l'incertezza sul diritto. Chi deve prendere decisioni imprenditoriali e finanziarie sta alla finestra perché non si fida più».

FUGA VERSO IL RIMBORSO

«E le conseguenze», avverte Pumilia (Fiat), «si vedono: le imprese si orientano sul rimborso chilometrico. Il primo passo è stata la richiesta di minori servizi. Il secondo è l'eliminazione tout court della vettura aziendale. Le aziende diranno ai propri dipendenti: «Non voglio sapere che cosa fai con la macchina, con la manutenzione, con l'assicurazione». Risultato: quella vettura è sicura? È ecologica? È assicurata? Chi lo sa... Si torna agli anni 80 e 90, con tutta la fantasia che c'era dietro questo modo di fare». «La brutalità della politica fiscale», ricorda Ghinolfi, «ha già prodotto downsizing, downgrading, allungamento di contratti, ricerca estrema di soluzioni per abbattere i costi. Si tornerà a far riparare la macchina dal meccanico sotto casa, dandogli quattro lire in nero? E non si faccia finta di non sapere che una volta non era solo il driver a fare il furbo, erano anche le aziende. Qui si rischia di tornare alla preistoria».

20%
la deducibilità
ipotizzata con
la legge di Stabilità



Con il rimborso dei km si torna indietro di almeno 15 anni

Nicola Pumilia, fleet sales manager Fiat Group

«Ci abbiamo messo vent'anni per costruire un sistema pulito», tuona il presidente dell'Aniasa, «e adesso lo stanno riportando al buio, ignorando il contributo determinante alla correttezza fiscale, alla trasparenza amministrativa, alla sicurezza che l'auto aziendale ha dato rispetto a formule obsolete come quella del rimborso chilometrico».

«Il paradosso», ammette Lazzaroni (Assilea), «è che anche all'interno delle nostre associate si sta pensando di fare una valutazione competitiva fra il rimborso chilometrico e la locazione finanziaria. È il frutto di una politica di breve termine anche un po' cieca, che lascia spazio a iniziative come il cosiddetto leasing tedesco. Con questi presupposti, è naturale che l'inventiva crei forme di elusione. Ma è grave il messaggio che dà chi propone il leasing tedesco: "Non pagherai l'Ipt e non pagherai le multe". Ma come si fa a lasciare che accada una cosa del genere?». «Qual è la visione strategica di tutto ciò?», attacca Ghinolfi. «Perché l'amministratore delegato del mio Paese sta distruggendo l'azienda? Il Governo deve stare attento, perché crea danni sempre più gravi al mondo dell'automotive».

MIGRAZIONE TRA PROVINCE

La modifica della norma sull'Ipt, da pagare alla provincia in cui ha sede legale l'azienda, è esemplare in questo senso. «Ha un soprannome», s'infiamma Ghinolfi, «è la legge Zingaretti (il presidente della Provincia di Roma, Nicola Zingaretti, ndr), che voleva a tutti i costi riportare nella capitale i soldi andati



Hanno piegato un'industria, poi l'hanno bastonata

Paolo Ghinolfi, presidente Aniasa

a Bolzano e Trento. È uno scandalo: alcune Province hanno avuto la fortuna di avere sul loro territorio aziende che hanno portato ricchezza e occupazione e adesso ci accusano di averle derubate perché, a un certo punto, abbiamo scelto altri territori? Le società di noleggio non hanno derubato nessuno: è normale che le aziende si comportino secondo logiche d'impresa. E, infatti, dopo la legge Zingaretti, le nostre associate stanno valutando la possibilità di spostare anche le loro sedi legali o di sopprimerle e trasferirsi all'estero». Una scappatoia che però non è possibile per il leasing... «L'Nit troverà una soluzione», rivela Lazzaroni, «noi subiamo danno e beffe».

«È stato stimato», ricorda il presidente dell'Aniasa, «che, negli ultimi anni, hanno lasciato l'Italia 140 miliardi di euro di investimenti. Eppure l'Italia è un bel posto, ci si lavora bene, c'è il sole, si va al mare. Ma senza un po' di serietà, non ci si può lamentare se gli stranieri non investono e fuggono. Il noleggio a lungo termine ha perso tra 120 e 150 milioni di

500.000

gli utilizzatori di auto aziendali in noleggio a lungo termine

euro sui valori residui nel 2012. Fa parte del rischio d'impresa, per la prima volta si sono fermati il mercato del nuovo e anche quello dell'usato... E mentre ti tocca questa congiuntura fanno la legge Zingaretti: francamente è troppo».

IN EUROPA UNA RISORSA, DA NOI IL MALE

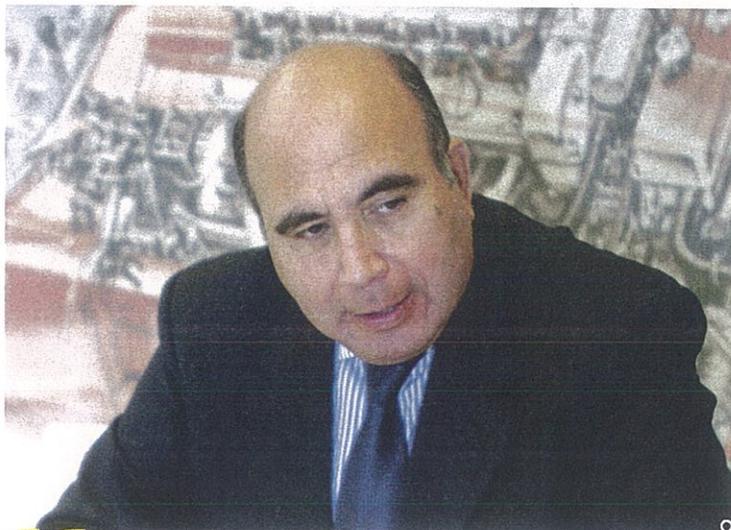
«Il fatto», commenta Pumilia (Fiat), «è che in Europa l'auto aziendale è vista come una risorsa e non come qualcosa da colpire». «Non è un privilegio di casta», aggiunge Valente. «E, a parte il benefit», precisa Ghinolfi, «resta un bene strumentale nell'esercizio dell'attività d'impresa. Non lo è più? Mi spieghino perché. Se in azienda devo usare strumenti per fare impresa, e l'auto è tra questi dato che serve per mandare i commerciali a vendere e i tecnici ad assistere e riparare, perché non deve essere trattata come gli altri beni strumentali?».

«E non mi si venga a dire che ci sono gli incentivi, quella specie di contribuzione per l'elettrico e il gas», ironizza Lazzaroni. «Un provvedimento», aggiunge Valente, «impennato sulla rottamazione di auto aziendali con più di dieci anni. L'Unrae le ha contate: sono 1.635, un po' di taxi e di vetture di enti statali. Non è un provvedimento di sostegno della domanda. E poi, comunque, le risorse in gioco, 50 milioni di euro, basterebbero per circa 2.000 vetture elettriche, 5.000 ibride e 17.500 a Gpl e metano. Purché si trovino le auto da rottamare, ovviamente. Quindi è un calcolo puramente teorico. Se avessero domandato a qualcuno che sa di automobili...».

Nel 2013, però, ci saranno le elezioni e s'insedierà un nuovo Governo. «Credo che dovranno ascoltarci», auspica Ghinolfi. «Lo devono ai cittadini e a noi che rappresentiamo le imprese. Mi preoccuperei, però, se a Palazzo Chigi dovessero andare persone aggressive rispetto a un certo modo di fare economia, creare sviluppo e vivere la ricchezza. Alcune delle anime che domani potrebbero trovarsi al governo potrebbero dare all'auto il colpo di grazia. Se così non sarà, se si abbandoneranno logiche un po' populiste che servono solo a far credere a qualcuno che si sta "togliendo ai ricchi per dare ai poveri",

150

i tavoli di crisi aperti dal Governo. Nessuno riguarda l'auto



«Nessuno si è posto il problema delle conseguenze delle decisioni politiche»

Romano Valente, direttore generale Unrae

e finalmente si penserà allo sviluppo economico, si sappia che questo passa anche attraverso di noi».

«Negli Usa», ricorda Lazzaroni, «hanno adottato politiche economiche e fiscali completamente opposte alle nostre, che stanno dando i loro frutti. Sia chiaro, l'economia americana non è priva di problemi, però il Pil sta crescendo a ritmi discreti. Eppure è un'economia matura».

«A chi governa e ci governerà direi questo: "Lasciateci fare ciò che sappiamo fare, costruire e vendere belle auto, e mettete in condizione le persone di tornare a considerare la macchina come uno strumento di lavoro e far ripartire i consumi», conclude Valente. «Io mi aspetto una presa di coscienza del peso del nostro settore, del contributo che dà al prodotto interno lordo. Credo che non si debba far altro che decidere di confrontarsi».

«Torniamo all'auto aziendale», è il messaggio di Pumilia, «è un buon prodotto, ha portato processi virtuosi in termini ecologici, economici, di sicurezza. L'auspicio è che si torni alle regole preesistenti».

«Se ci ascoltasse, con la politica potremmo ragionare in termini di business plan», propone Lazzaroni, «cioè, valutare insieme come rendere virtuoso il sistema nell'arco di 12-18 mesi e studiare il modo di portare il mercato dell'auto da 1,3 a 1,6 milioni di veicoli senza rischi per le casse dello Stato. Se incontrassi un politico gli direi questo: "Misuriamoci su un progetto di due anni, dateci questa possibilità"».

Qualcuno, nei palazzi della politica, avrà il buon senso di farlo?

© Riproduzione riservata

VERGOGNA IPT

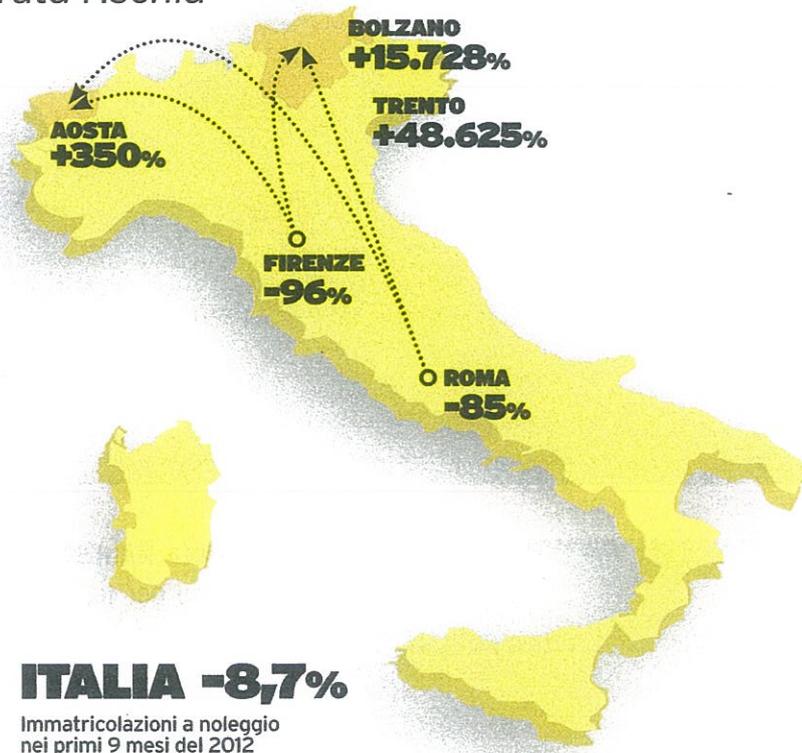
Lo Stato cerca di "incastrare" le società di noleggio. Che, per difendersi, sposteranno la sede legale all'estero. Ecco come una norma sciagurata rischia di impoverire il Paese

di Mario Rossi

DI ASSURDITÀ NORMATIVE e fiscali, la storia d'Italia è piena. Ma come quella dell'Ipt, l'imposta provinciale di trascrizione che si paga quando si acquista un'auto nuova o usata, è difficile trovarne. Da settembre 2011 l'imposta per le vendite soggette a Iva, fino ad allora fissa (e di importo compreso tra 151 e 196 euro, a seconda delle province), è diventata proporzionale alla potenza (e d'importo compreso tra 3,51 e 4,56 euro/kW). Ma solo nelle regioni a statuto ordinario, cosa che ha fatto scattare la corsa, da parte di chi ha potuto farlo come le società di Nlt, a targare le auto a Trento e a Bolzano. Il risultato? Nei primi otto mesi del 2012, mentre in Italia il mercato di queste macchine diminuiva dell'8,7%, nelle due province autonome le immatricolazioni di vetture a noleggio aumentavano, rispettivamente, del 48.000 e del 16.000% e ad Aosta di appena, si fa per dire, il 350%. Tutto ciò a scapito delle due ex capitali del noleggio, Roma (-85%) e Firenze (-96%), oggi ridotte, soprattutto il capoluogo toscano, al lumicino.

Una situazione che ha indotto i presidenti degli "enti inutili", in particolare quello capitolino, a chiedere a gran voce a Governo e parlamento di arginare l'emorragia di macchine, cioè di soldi. Detto, fatto. Il decreto legge 174 del 10 ottobre 2012 ha stabilito che, a prescindere da dove avvenga l'immatricolazione, l'Ipt sia pagata all'amministrazione provinciale in cui ha sede legale la società. Paolo Ghinolfi, presidente dell'Aniasa, l'ha ribattezzata "legge Zingaretti", dal nome del presidente della provincia di Roma che ha saputo imporla all'esecutivo. Peccato che il fratello del più noto attore, che forse tutto sa di politica ma, evidentemente, nulla di economia, non abbia fatto i conti con il mercato e con le sue regole.

Se la norma sarà approvata così com'è stata scritta, le imprese, per risparmiare alcune decine di milioni di euro all'anno, trasferiranno la propria sede lega-



le in zone fiscalmente meno aggressive o addirittura all'estero, visto che la maggior parte delle società di noleggio è emanazione di gruppi stranieri. «Sappiamo tutti», commenta Pietro Teofilatto, direttore Nlt dell'Aniasa, «che non è impossibile trasferire la sede legale all'estero, dove la fiscalità sull'auto non è devastante come da noi, ma, soprattutto, la vita per le aziende è più semplice, meno burocratica e costosa». La dimostrazione di quanti danni possa fare una classe dirigente incapace e miope.

Cosa diceva l'economista Carlo Maria Cipolla, parlando della stupidità umana? «Una persona è stupida se causa un danno a un'altra persona o gruppo di persone senza realizzare alcun vantaggio per sé o addirittura subendo una perdita». Appunto. E stendiamo un velo di pietoso silenzio sul fatto che in Italia, nel 2012, vi siano ancora regioni di serie A e regioni di serie B...

Mentre il totale complessivo di auto targate da società di noleggio in Italia diminuisce, a Trento e Bolzano è boom di immatricolazioni

© Riproduzione riservata

MACCHÉ LEASING

Noleggio di auto di lusso all'estero: un modo per eludere tasse e imposte. Uno degli effetti dell'aumento della pressione fiscale

di Mario Rossi

ALZI LA MANO CHI NON HA VISTO sfrecciare sulle nostre autostrade, a velocità folli sotto gli occhi dei Tutor, grosse Suv e supercar con targa tedesca e il solo guidatore a bordo. E non in periodi di vacanza, bensì nei giorni infrasettimanali e in tutte le stagioni. È l'effetto del cosiddetto leasing tedesco, un fenomeno che in realtà con il leasing ha poco a che fare.

Si tratta, in genere, di macchine vendute dall'ex proprietario a società con sede oltrefrontiera e da queste noleggiate allo stesso ex proprietario a canoni "convenienti". Oppure, direttamente acquisite a noleggio in altri Paesi. Un modo per eludere tasse, imposte e, come si sottolinea nelle pubblicità, per non pagare le multe, visto che di solito le forze di polizia notificano i verbali solo in Italia.

Premesso che il Codice della strada consente la circolazione di auto immatricolate all'estero «per

la durata massima di un anno», secondo Assilea, l'Associazione italiana leasing, si tratta di una «forma di messa a disposizione dell'auto in palese contrasto con il leasing finanziario tradizionale, che in Italia può essere erogato esclusivamente da banche e da società iscritte negli elenchi tenuti dalla Banca d'Italia. Il chiaro intento elusivo dell'operazione», sottolinea l'associazione, è dimostrato dal fatto che i principali siti che offrono questo prodotto «pubblicizzano i vantaggi principali del noleggio con targa tedesca, impropriamente denominato "leasing", con queste informazioni: mancata segnalazione in Banca d'Italia e nell'Anagrafe tributaria dell'Agenzia delle entrate ("non viene occupata la capacità finanziaria del cliente e non fa cumulo sul redditometro"); impossibilità di porre sotto sequestro le auto; mancato aumento del premio assicurativo; non si paga il superbollo; non si pagano le multe».

Secondo Pietro Teofilatto, direttore Nit dell'Aniasa, «queste situazioni stanno certamente aumentando, ma si tratta pur sempre di un fenomeno marginale che, però, rischia di far passare un messaggio sbagliato, cioè che il noleggio a lungo termine faccia rima con elusione. In realtà, è l'esatto contrario, essendo il settore un promotore di correttezza fiscale. Nella nostra filiera ogni passaggio è in regola dal punto di vista contabile e fiscale, tutto è documentato con fattura, dall'acquisto alla vendita, dalla manutenzione alla contabilizzazione amministrativa per le aziende clienti e per i driver. Peraltro, non si può non rilevare come tra le ragioni del fenomeno vi sia in Italia una fiscalità decisamente opprimente per l'auto».

© Riproduzione riservata

Aumentano le vetture noleggiate all'estero. Ma secondo Aniasa si tratta di meno dell'1% del mercato dell'Nit

