

TUTTI CONTRO LA MANOVRA



Archiapatti (presidente **Aniasa**). Aumentare la tassazione dell'auto aziendale, già pesante e farraginosa, significa colpire le capacità produttive del Paese, alleggerire le retribuzioni dei lavoratori e penalizzare un settore completamente fiscalizzato, che tra l'altro rappresenta lo strumento più

efficace per accelerare il rinnovo del parco circolante. È una stangata fiscale miope che, se non cancellata, potrebbe provocare un calo del 20% delle immatricolazioni a noleggio a lungo termine: 60 mila auto in meno. Ciò provocherebbe minori entrate per l'erario e gli enti locali pari a 190 milioni di euro, una cifra che aumenterebbe a 260 milioni considerando l'intero comparto dell'auto aziendale, con importanti ricadute sociali nell'intero settore.

Teofilatto (direttore Nlt **Aniasa**). Con questa misura, tra l'altro, si favorirebbe il ritorno a soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale contrapposizione alle innovazioni della fatturazione e della carta carburante elettronica.

Duranti (presidente Assilea). Premesso che l'auto aziendale non è un privilegio per ricchi, ma, oltre a contribuire a formare una parte della retribuzione, è un vero strumento di lavoro, in alcuni casi insostituibile, questa proposta farebbe aumentare l'imponibile

contributivo e l'onere per il Tfr a carico delle imprese, penalizzandole ulteriormente rispetto a quelle degli altri Paesi europei. Di fatto ridurrebbe lo stipendio dei dipendenti. In questo modo in Italia l'auto aziendale sarebbe oltremodo penalizzata in termini di detraibilità e di deducibilità.

Macchiola (dg Assilea). Come detto, la conseguenza reale sarebbe un ritorno delle aziende a prassi ormai anacronistiche, quali il rimborso chilometrico e quello forfettario ai dipendenti per l'uso della loro auto privata: una pratica che non garantisce la sicurezza stradale, la sostenibilità ambientale e la compliance fiscale. Un salto indietro di decenni che ci allontanerebbe ulteriormente dagli standard europei, anche dal

punto di vista del rinnovo della flotta e dell'abbattimento delle emissioni.

Crisci (dg Unrae). L'azzeramento dell'appel fiscale e contributivo, oggi presente in caso di assegnazione di auto in uso promiscuo a dipendenti, provocherebbe il collasso del mercato delle auto aziendali, con conseguenze deleterie sulla capacità di rinnovare il parco circolante. Non è un caso che nei Paesi europei in cui la fiscalità dell'auto aziendale è migliore, l'età media del parco sia assai più bassa.

Cardinali (presidente Unrae). Non solo. Gli effetti depressivi sul mercato e le reazioni difensive delle aziende, per esempio la trasformazione di auto da uso promiscuo a uso aziendale, porterebbero all'annullamento del gettito previsto dal governo e, quindi, solo danni per tutti. Incluso l'erario.

Archiapatti. Sì, una decisione in totale antitesi con le indicazioni emerse dal tavolo sull'auto presieduto dal ministro e con l'impegno annunciato dal governo di forte sostegno al settore. E in contrasto con l'annuncio del taglio del cuneo fiscale. Da una parte si vogliono aumentare i soldi in busta paga, dall'altra, con queste misure, si generano pesanti ripercussioni sulle politiche retributive di centinaia di migliaia di aziende di ogni settore.

Cardinali. Difficile dirlo. Di certo è un provvedimento che suscita seri dubbi di legittimità: portare la percentuale dal 30 al 100% equivale di fatto a sostenere che la vettura sia utilizzata esclusivamente per uso personale. La ratio della norma finora applicata tiene conto del fatto che, su sette giorni alla settimana, la vettura viene normalmente utilizzata per cinque giorni a fini lavorativi e per due per uso personale (circa il 30%), che è appunto quello soggetto a tassazione. Scendere dal 100 al 60% sarebbe una limitazione del danno modesta: un raddoppio della tassazione può sembrare accettabile solo dopo aver minacciato una triplicazione (in psicologia si

chiama strategia "hit and rescue"). Per noi l'obiettivo è il ritiro sic et simpliciter di questa invenzione estemporanea.

Archiapatti. Per l'**Aniasa** non esistono alternative allo stralcio, anche considerando che il 94% della flotta a noleggio rientrerebbe comunque nella fascia 60%-100%. Per ovviare a ogni aspetto di tale scenario ostile all'automotive e venire incontro alle esigenze delle casse statali, basterebbe poco: riproporre il superammortamento per le auto a uso strumentale. Una misura che quando fu introdotta, nel 2016, aveva portato maggiori entrate erariali (1 euro di superammortamento ne vale 3 di entrate per lo Stato e gli enti locali), un aumento delle immatricolazioni con veicoli meno inquinanti e più sicuri e quindi lo svecchiamento del parco circolante, il vero e unico provvedimento realmente a favore dell'ambiente. Replicarla sarebbe saggio per un governo in cerca di nuove risorse economiche e interessato ad ambiente e sviluppo.

Duranti. Ovviamente ce lo auguriamo. Sarebbe un colpo molto forte per tutto il comparto.

Macchiola. L'eco bonus/malus rimane un'ulteriore tegola che si abbatte su un mondo auto in grande difficoltà, senza peraltro ottenere i risultati auspicati, visto che i fondi stanziati per l'acquisto di vetture elettriche e ibride faticano a essere spesi. All'epoca avevamo suggerito d'investire i denari in colonnine di ricarica, consentendo anche il finanziamento in leasing per facilitare la pubblica amministrazione.

Crisci. Una misura che non è servita a nulla. Ma molto di ciò che è stato fatto in questi ultimi anni ha poco senso o non lo ha per niente, dall'ecomalus al superbollo per le ibride. Nel frattempo, però, gli invalidi non beneficiano dell'Iva agevolata, prevista solo per vetture



a benzina e a gasolio, se acquistano auto elettriche. Misteri italiani. Però le Case devono raggiungere il target di 95 g/km di emissioni medie di anidride carbonica nel 2021 e di 80 g/km nel 2025. Ci sarà una politica commerciale, da parte dei costruttori, in accordo con le concessionarie, che cercherà di orientare il mercato.

Cardinali. L'ecobonus sta funzionando solo sui privati, perciò abbiamo chiesto d'irrobustire lo stanziamento 2020-21, quando entreranno in vigore le sanzioni per le emissioni eccessive delle Case. Dove non funziona è in azienda e nell'Nlt che seguono logiche diverse.

Crisci. Probabilmente sì, vedremo vetture ibride in pronta consegna. E sarà interessante osservare l'impatto che tutto ciò avrà sui valori residui. Chi ha tanti diesel in pancia potrebbe soffrire. Saranno 12-24 mesi molto delicati.

Archiapatti. Il mercato rispecchia la situazione di difficile transizione industriale e mi aspetto una spinta sulle autoimmatricolazioni, specialmente su modelli con le emissioni più alte. La loro riduzione ha visto grandi risultati nel settore, ma resta forte l'incertezza tecnologica, causata anche dalla demonizzazione del diesel. Lo spostamento sul noleggio aiuta a neutralizzare le preoccupazioni e il boom di quello ai privati va letto in quest'ottica. Un ruolo di rilievo lo gioca la corporate social responsibility in azienda, che spinge sui nuovi motori, con molte imprese che si spostano dal diesel al benzina. Con il grande tema che sarà quello dei valori residui.

A proposito di privati, come va il noleggio a questa categoria di utenti?

Archiapatti. Va bene. C'è attenzione al budget ed è normale in questo momento di confusione tecnologica. Esiste un effettivo vantaggio economico, soprattutto sugli stock.

Solitamente a essere interessata è la seconda auto di famiglia, quindi di fascia medio-piccola. Una ricerca svolta assieme a Bain ci ha rivelato il profilo del noleggiatore privato: uomo di 35-40 anni con buona capacità reddituale, concentrato nelle aree urbane, che ha già apprezzato i vantaggi del noleggio. La scelta della vettura configurata dal cliente naturalmente si fa, ma sulle categorie più alte.

Cardinali. La mancata intestazione del veicolo è un vantaggio, in taluni casi. Non si finisce in centrale rischi se si salta una rata e non c'è il problema delle assicurazioni, pesante al Sud. Dove in molti casi il noleggio è la soluzione. Ed è certamente un fenomeno in crescita, ma non è il solo, penso per esempio alle formule di abbonamento sempre più diffuse.

La cosa incredibile è che l'articolo sulla bozza di ddl di bilancio che stangava le auto aziendali è comparso pochi giorni dopo l'apertura del tavolo sull'auto

STANGATA MIOPE: PROVOCHERÀ UN CALO DEL 20% DELLE IMMATRICOLAZIONI E MINORI ENTRATE PER 260 MILIONI

MASSIMILIANO ARCHIAPATTI PRESIDENTE ANIASA

IL COLLASSO DELL'AUTO AZIENDALE AVREBBE CONSEGUENZE DELETERIE SUL RINNOVAMENTO DEL CIRCOLO AZIENDALE

MICHELE CRISCI PRESIDENTE DELL'UNRAE

A lato, Michele Crisci, presidente dell'Unrae, l'associazione delle Case estere. In basso, Luigi Macchiola (a sinistra) ed Enrico Duranti, ossia il direttore generale e il presidente dell'Assilea, l'Associazione italiana leasing



I PROTAGONISTI

Da sinistra: Pietro Teofilatto e Massimiliano Archiapatti, direttore Nlt e presidente Aniasa; Mario Rossi, Alberto Vita e il direttore Gian Luca Pellegrini, di Quattorruote; Luigi Macchiola ed Enrico Duranti, dg e presidente Assilea; Andrea Cardinali e Michele Crisci, presidente e dg Unrae

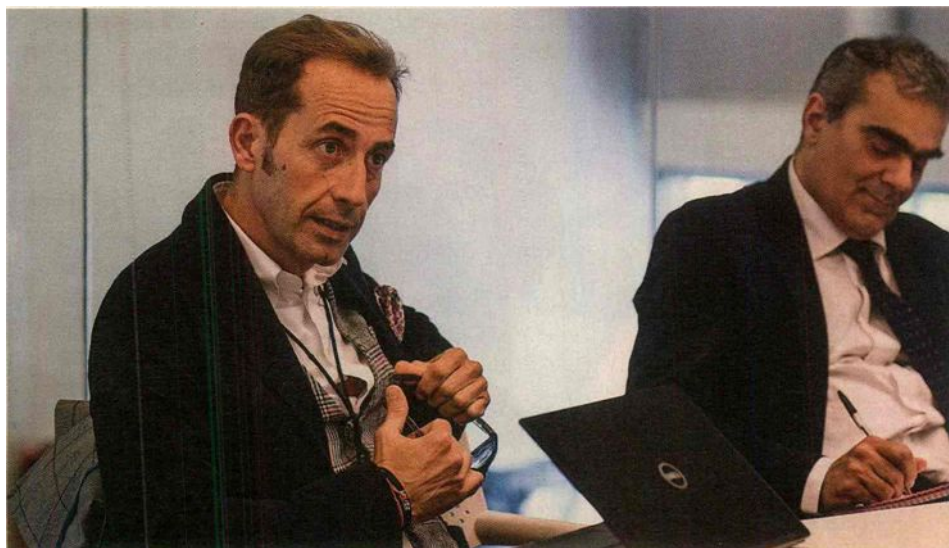
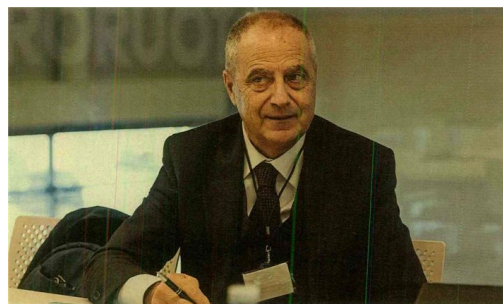


Peso: 253-97%, 254-86%, 255-78%, 256-78%

FORUM FLEET & BUSINESS



A sinistra, Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Aniasa, l'Associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici. Le imprese del noleggio a lungo termine sarebbero le più colpite dalla nuova tassazione



Peso:253-97%,254-86%,255-78%,256-78%

ALLA CONQUISTA DEI PRIVATI

Bassa immobilizzazione di capitale e tutti i servizi legati all'auto in un unico canone: così il noleggio a lungo termine contagia anche il mercato dei privati.

Matteo Testi (direttore ANIASA)



Con un mercato dell'auto in stallo, che marcia a singhiozzi, il vero nuovo trend è il noleggio a lungo termine ai privati. I volumi, certo, sono ancora ridotti, ma da tre anni il mercato continua a crescere, a indicare il passaggio culturale dal concetto di proprietà a quello di possesso. Come attesta anche il costante calo (con punte del 60%) della vendita di auto alla popolazione tra i 20 e i 30 anni. Rispetto al parco circolante, i numeri sono tuttora risibili, ma l'aumento è costante, malgrado questa soluzione non dia diritto ad alcuna agevolazione fiscale ai privati. Secondo i dati **Aniasa**, quest'anno vi saranno 54 mila contratti: un bel salto dai 30 mila del gennaio scorso, per un giro d'affari superiore ai 320 milioni di euro. Il 2019 è stato caratterizzato da forti investimenti, da parte delle aziende più importanti, nella gestione dei call

center e dei servizi commerciali, fondamentali per il contatto e l'assistenza, oltre che nelle officine di prossimità. Anche i costruttori e i concessionari più attenti si sono specializzati in questo nuovo canale di business, che ha spinto nell'arena aziende di altri settori merceologici, come la grande distribuzione, le assicurazioni e il mondo bancario. Emergono poi piccole realtà, molto attive sul web, che si avvalgono di accordi con le società specializzate, oltre ai broker di mobilità e alle grandi officine, ben posizionati sul territorio. È interessante notare come le società di Nlt cerchino di semplificare al massimo le condizioni contrattuali sui servizi offerti, rendendoli nel contempo più flessibili: adesso è possibile, anche durante la vigenza del contratto, rimodularne la durata, oltre che le percorrenze e la tipologia di vettura, oppure prevedere o meno un anticipo a inizio noleggio. Interventi a favore del cliente privato sono stati fatti pure per gestire il momento forse più critico di questa proposta, ovvero la riconsegna dell'auto alla fine del contratto: il

passaggio, spesso oggetto di contrasti, ora è spiegato con rubriche ed esempi nei siti dei noleggiatori. Altra novità sono le soluzioni di noleggio a lungo termine di auto usate: si tratta di vetture rientrate in anticipo, che rispettano requisiti come l'assenza di danni, la manutenzione in regola e un chilometraggio minimo. Il vantaggio di noleggiare veicoli usati può tradursi in un 20% di risparmio sulla rata mensile. Va infine menzionato il ritiro dell'usato in proprietà con valutazione del valore in conto canone, che intercetta una clientela spesso alla guida di veicoli ante Euro 4, di difficile quotazione negli ordinari circuiti commerciali. Per il 2020 si attende un upgrading dei modelli noleggiati. Fino all'anno scorso i più gettonati erano le citycar: cliente tipo di 25-35 anni, percorrenze sotto i 10.000 km/anno, canone medio inferiore ai 250 euro/mese. Oggi aumentano le richieste da parte dei 35-45enni, indirizzati a vetture di segmento C e D, con canoni mensili di 300-350 euro, percorrenze maggiori di 15-20.000 km e durata dei contratti che ormai supera i 36 mesi.



Peso: 84%

AUTOGOL FRINGE BENEFIT

L'aumento del valore ai fini fiscali delle auto in uso promiscuo **COLPISCE UTILIZZATORI E SOCIETÀ**, portando scarsi benefici all'erario. Un suicidio che non ha eguale in Europa

Non ci si poteva credere. Quando il governo ha preannunciato l'intenzione d'inasprire la fiscalità sull'auto aziendale con la legge di bilancio 2020, andando a colpire il fringe benefit delle vetture concesse in uso promiscuo (impiegabili, cioè, anche al di fuori dell'attività lavorativa in senso stretto), lo stupore si è impadronito degli addetti ai lavori e delle redazioni degli organi d'informazione. Possibile – ci si è detti – che la classe politica non si renda conto dell'incredibile autogol che sta per deliberare? Vero è che la necessità di reperire fondi in qualsiasi modo, imposta anche dall'urgenza di sterilizzare il paventato aumento dell'Iva imposto dalle clausole di salvaguardia, ha costretto i tecnici ministeriali a raschiare il fondo del barile della fiscalità per escogitare nuove microtasse con le quali cercare di far tornare i conti zoppicanti; però ci sarà pur stata la consapevolezza del fatto che il popolo italiano motorizzato già versa nelle casse dello Stato ogni anno la bella cifra di 74,4 miliardi di euro, per il solo fatto di comprare,

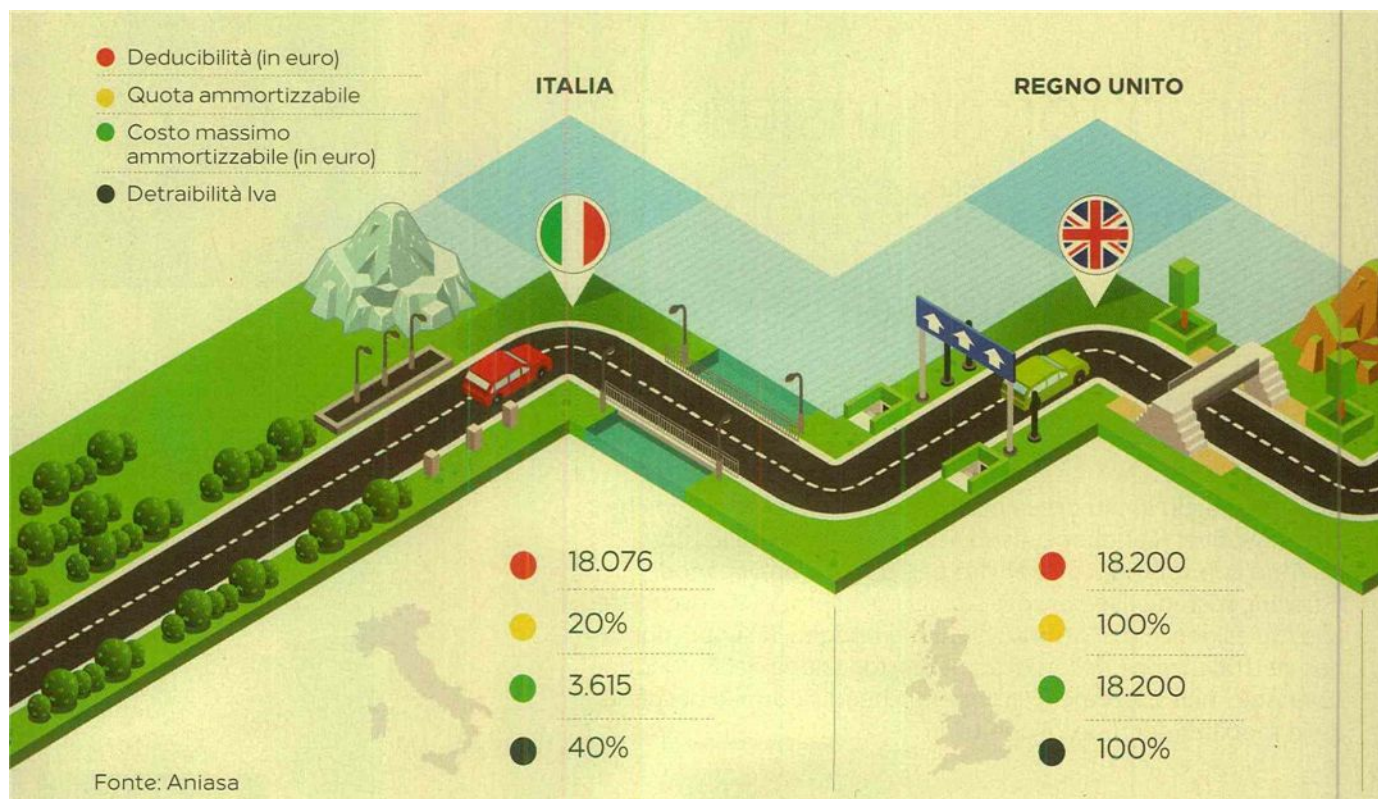
possedere e utilizzare un'auto... Tant'è. A ogni legge di bilancio, ormai, bisogna fare i conti con qualche stangata fiscale sulle quattro ruote, facili da colpire. Un anno fa si è trattato dell'ecomalus, infelice imposizione sulle auto "inquinanti", risoltasi in introiti irrisori, a fronte di un ecobonus per elettriche e ibride plug-in i cui incentivi non sono stati neppure pienamente utilizzati (al momento in cui scriviamo sono ancora disponibili quasi 22,3 milioni di euro). Questa volta è toccato alle auto aziendali.

SE PENSATE CHE IL COSTO È ALTO
Ora, al di là del maggiore costo per gli interessati, ma anche per le imprese (per le quali il provvedimento si tramuta anche in aumenti dell'imponibile contributivo e oneri relativi al trattamento di fine rapporto), la scelta d'incrementare la percentuale del fringe benefit attribuita all'utilizzatore del veicolo (dal 30 al 60% dei costi chilometrici Aci, fino al 100% per i modelli soggetti all'ecomalus) comporterà per il dipendente un considerevole incremento dell'Irpef, pure a parità di aliquota. Ma se, disgraziatamente, l'aumento fa scattare anche il passaggio del reddito imponibile da uno scaglione a quello successivo, il danno per l'interessato è ancora maggiore:

ricordiamo, infatti, che già a partire da 15.001 euro, l'aliquota è del 27%, cui si aggiunge il 27% sulla parte eccedente questa cifra. E così avviene per gli scaglioni successivi, sottoposti ad aliquote crescenti (38, 41 e 43%). Tutto questo, secondo la Ragioneria generale dello Stato, potrà portare nel 2020 a maggiori entrate per l'erario nell'ordine dei 330 milioni di euro; ma se, come stima **l'Aniasa** (Associazione delle società di noleggio), il calo delle immatricolazioni del settore dovesse essere di circa 60 mila unità, il minor gettito (anche per gli enti locali) da parte dell'intero comparto delle auto aziendali, sarebbe di 260 milioni di euro. Vale la pena di danneggiare pesantemente un intero settore per soli 70 milioni? È vero che, come affermano i sostenitori del provvedimento, in altri Paesi europei la quota di fringe benefit imputata al dipendente è più alta di quanto non lo sia stata finora in Italia. Ma in tale confronto si dimentica quanto sintetizziamo in queste pagine: che, cioè, l'auto aziendale da noi è già fortemente penalizzata in termini di deducibilità, detraibilità dell'Iva e quota ammortizzabile. A danno della competitività internazionale di tutte le nostre imprese.

IN QUASI TUTTO IL MONDO, ITALIA
ESCLUSA, **UTILIZZATORI E SOCIETÀ** HANNO
TRATTAMENTI CONTRIBUTIVI UGUALI
A QUELLI DEGLI ALTRI BENI STRUMENTALI





N TOTALE CONTROLLO

Un tempo la telematica serviva solo le grandi flotte. Oggi, anche grazie alla connettività di bordo, offre soluzioni valide per tutti. E l'evoluzione tech fa gola ai grandi player dei settori più disparati

Andrea Matteucci

In principio era l'auto, la passione della meccanica. Poi le tecnologie e la connettività, accanto alle accresciute esigenze di mobilità intelligente, hanno iniziato a interagire sempre più con i veicoli fino a quando – è storia abbastanza recente – la telematica ha creato con l'auto una liaison importante. Ora il loro sviluppo procede di pari passo, con benefici tangibili e il coinvolgimento di un numero sempre più elevato di soggetti. Oltre alle case automobilistiche e ai noleggiatori, che già da tempo utilizzano soluzioni telematiche sui loro mezzi, anche i produttori di pneumatici si sono affacciati in questo settore: Bridgestone ha rilevato il colosso della navigazione satellitare olandese Tom Tom Telematics, dando vita a Webfleet Solutions, mentre Michelin ha risposto acquisendo la società anglo-francese Masternaut.

ARRIVANO LE ASSICURAZIONI

A questo nuovo mercato, con le sue opportunità professionali e la capacità di creare sinergie, guardano anche le compagnie assicurative, che in molti casi hanno creato piattaforme ad hoc per una gestione intelligente del ramo danni: i big data raccolti ed elaborati permettono infatti alle singole società di fornire servizi diversi e fortemente personalizzati rispetto a quanto era stato fatto finora. I dati ricevuti attraverso le singole black box e con software specifici sempre più accurati forniscono l'analisi dei comportamenti dei guidatori: si possono così quantificare con precisione i rischi

e offrire prodotti ad hoc, spesso più economici per l'utente. Quasi abiti su misura. Le innovazioni hanno inoltre permesso di costruire algoritmi in grado di quantificare i danni subito dopo un eventuale sinistro, oltre che a ricostruirne la dinamica. Da tutto ciò derivano soluzioni innovative, così come fortemente concorrenziali, con pacchetti assicurativi on demand e vere e proprie formule pay per use. Alle quattro ruote si applica, dunque, una telematica sempre più sofisticata, maggiormente user friendly e, soprattutto, aperta a sviluppi presenti e futuri, legati a esigenze di una nuova mobilità diversificata e personalizzata.

SIAMO A QUOTA 100 PER IL 2019

In Italia, per l'anno in corso, si stima un parco circolante, relativo al noleggio a lungo termine, di 755 mila vetture dotate di dispositivi telematici (nel 2014, ritenuto l'anno zero della telematica applicata all'automotive, la cifra era di 118 mila). Un dato che non tiene però conto dei singoli veicoli già connessi in origine per un uso strettamente privato. Va da sé che le cifre totali sono ovviamente ben più importanti, visto che ormai gran parte delle vetture è dotata di black box interattive già dalla sua progettazione. Nel mondo, il mercato dei dispositivi telematici applicati alle flotte aziendali cresce in maniera costante: una stima verosimile (fonte Abi Research) parla di un totale di 45,35 milioni di veicoli con scatole nere nel 2019, per un tasso d'incremento medio annuo, dal 2011 al 2024, del 13,8%. I mercati più virtuosi sono quelli asiatici, africani e del Medio Oriente, ma anche in questo caso i numeri non sono del tutto rappresentativi, perché non prendono in considerazione i veicoli per uso

privato già connessi in origine (l'Italia è nella top ten mondiale, se si considera il rapporto tra il numero di abitanti > e quello delle auto immatricolate). Fin qui i dati relativi alle realtà aziendali, che fotografano un trend in continua ascesa. Passando invece a un uso prettamente non professionale, emblematico e significativo è il rapporto degli automobilisti italiani con la telematica. L'Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, in un recente studio realizzato da Bain & Company su un panel di 1.200 intervistati, evidenzia che già oggi un italiano su tre guida una vettura connessa e oltre la metà intende dotarsene. Il 60% degli automobilisti, inoltre, è disposto a condividere i dati del veicolo (ma non quelli personali del telefono) per servizi che possano aumentare la sicurezza personale e del mezzo, come la localizzazione in caso di emergenza o furto, la diagnostica da remoto e la manutenzione predittiva. Persistono timori, invece, su possibili accessi ai dati, violazioni della privacy o hackeraggio dell'automobile.

CHIENZI A TRE CIFRE

Scenari e numeri, in ogni caso, delineano una tendenza in crescita, che non accenna a fermarsi: uno studio Orbis Reserach stima che il mondo legato all'auto connessa valga oggi più di 90 miliardi di euro a livello globale e prevede un incremento a tripla cifra (+202%) nei prossimi sette anni, con target fissato a oltre 270 miliardi (nei prossimi tre o quattro anni saranno consegnati oltre 125 milioni di veicoli



interattivi). Questi numeri giustificano costi più alti di entrata, che possono venire compensati dai risparmi legati alla manutenzione predittiva, alla segnalazione tempestiva di eventuali anomalie, al controllo dei consumi e dello stile di guida, alla localizzazione del veicolo in caso di furto e al monitoraggio della diagnostica di bordo. In altre parole, alla gestione intelligente del tempo (che rappresenta un costo vivo) e dell'auto stessa, che risulta più efficiente e con prospettive di vita e di valore economico più durature e dilatate. Per le flotte aziendali e le società di car sharing, questi plus sono vitali (non per nulla, per esempio, tutto il parco auto di Arval in Italia, costituito da circa 200 mila veicoli, sarà interamente

connesso entro il prossimo anno): il monitoraggio costante della posizione dei mezzi, ma anche la gestione di eventuali multe e comportamenti di guida non idonei, la possibilità di ricostruire le dinamiche dell'eventuale incidente stradale con stima immediata dei danni e l'interazione con i propri clienti in tempo reale rappresentano un valore aggiunto di grande portata. Lo scenario è comunque in continuo divenire: le aziende che forniscono servizi tecnologici di bordo, sia per auto sia per mezzi pesanti, tenderanno a trasformarsi in aggregatrici di soluzioni. Inoltre, le black box saranno destinate a scomparire, a favore di software telematici nativi e inseriti già in origine

all'interno dei veicoli, sempre più connessi, ma anche pronti a rispondere a tutti gli stimoli e le necessità di una nuova mobilità. Quelli che quindi fino a oggi erano sistemi destinati soprattutto alle grandi realtà, propri delle flotte aziendali, diverranno alla portata di tutti i singoli automobilisti con soluzioni ancora più sofisticate e ad hoc. E di tutto questo farà parte, con un ruolo primario, anche l'intelligenza artificiale, che sarà in grado di ottimizzare le risorse e di prevenire eventuali problemi, ma con un occhio vigile verso la cyber security. ❗

