

QUATTORRUOTE

KIA CARENS

RITORNO ALLA MONOVOLUME



IN PROVA

FERRARI
F12 BERLINETTA

MERCEDES
CLA

RENAULT
CLIO SPORTER

NOVITÀ A RAFFICA

MASERATI GHIBLI, BMW X4, MERCEDES GLA: LE STELLE IN ARRIVO

500 L+ CODA LUNGA

LE PRIME IMMAGINI DELLA VERSIONE 7 POSTI

ESCLUSIVO

DA QUESTO NUMERO **ROBERT KUBICA**
FA LE PULCI ALLA FORMULA 1

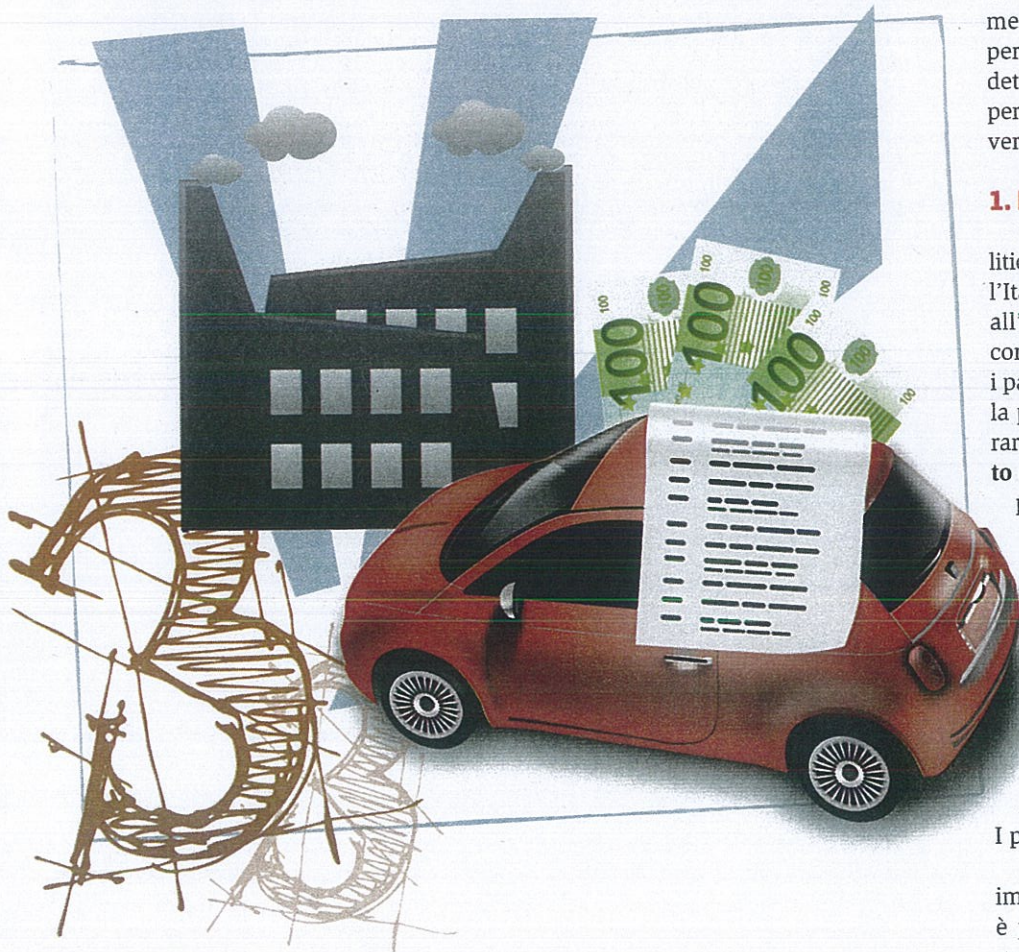
Svizzera Fr.Sv. 18,90 - Francia € 10,5 - Austria € 13,90 - Belgio € 10,50 - Germania € 13,90
Portogallo € 9,60 - Lussemburgo € 10,90 - Olanda € 10,50 - Canton Ticino Fr.Sv. 16,90



Pari dignità

Dare ossigeno alle aziende, agli artigiani e ai professionisti: per farlo è necessario ripristinare le soglie di deducibilità e fringe benefit del 2012. E avviare un percorso di riallineamento della tassazione sulle company car a quella degli altri Paesi europei. Perché solo un mercato dell'auto vivo e imprese in salute possono creare occupazione, rilanciare investimenti, stimolare risparmio. E alimentare il fisco

di Emilio Deleidi e Mario Rossi



Piena dignità di bene strumentale per le vetture di flotte, artigiani, professionisti e partite Iva. Lo chiedemmo lo scorso gennaio, un mese prima delle elezioni politiche, ai partiti e ai candidati al Parlamento che, di lì a poco, sarebbe uscito dalle urne, nonché all'esecutivo che, così credevamo, sarebbe presto arrivato. Certo, la materia è complessa, negli anni è stata persino oggetto di contenzioso a Strasburgo e, francamente, preferiamo non addentrarci in percentuali e soglie di deducibilità o di detraibilità. Due o tre cose fondamentali, però, non possiamo evitare di dirle al Governo che verrà.

1. Bussola UE anche per l'auto

Non perdono occasioni, professori, politici, economisti e tecnocrati, per dire che l'Italia deve fare ogni sforzo per allinearsi all'Europa, per ammonire che i nostri conti pubblici devono essere coerenti con i parametri continentali, per avvertire che la politica economica di Roma deve ispirarsi a quella dettata da Bruxelles. **Peccato che, quando si tratta di fisco, l'Europa, chissà perché, improvvisamente non serve più.** Anzi, non esista più. La pressione fiscale nel resto dell'Unione è più bassa? E che vuol dire... Il superbollo negli altri Paesi non esiste? Non significa nulla... Il passaggio di proprietà di vetture usate altrove è gratis? Dettagli... L'auto aziendale, oltralpe, è considerata un bene strumentale come una macchina utensile per un'azienda meccanica? I problemi sono ben altri...

Insomma, quando si parla di tasse e imposte sulle quattro ruote, l'Europa non è più il riferimento. Improvvisamente, quello che si fa a Bruxelles e a Berlino ►

per le aziendali

Paolo Ghinolfi
presidente Aniasa

DEDUCIBILITÀ ALMENO AL 50%

Appoggio incondizionato all'Agenda Quattoruote. Lo dichiara il presidente dell'Aniasa, Paolo Ghinolfi. «Siamo al vostro fianco in questa proposta per la tutela dell'auto e degli automobilisti», dice il numero uno dell'associazione dell'industria dell'autoleggio, per il quale «serve discontinuità, un cambio di passo netto e deciso rispetto a quanto fatto nell'ultimo anno e mezzo». Secondo Ghinolfi, dunque, il ripristino della deducibilità al 40% non basta: occorre almeno il 50%. «Ci deve essere un segnale forte, inequivocabile, di fiducia nei confronti delle aziende e dei loro investimenti. Il Governo che verrà deve indicare un percorso, dare una prospettiva. L'auto è un indicatore dello stato di salute dell'economia, della fiducia di imprese e consumatori, un traino del Pil, impatta su sicurezza e ambiente. Se non s'interviene...».



Maurizio Lazzaroni
presidente Assilea

FISCO: L'OBIETTIVO SIA L'EUROPA

Allineamento all'Europa e prospettive certe per il settore. Lo chiede Maurizio Lazzaroni, presidente di Assilea, l'associazione italiana leasing, per il quale, «è fondamentale avviare un riordino, in un'ottica di semplificazione e di razionalizzazione, della tassazione dell'auto, con un duplice obiettivo: da un lato, allineare l'imposizione fiscale dei contribuenti italiani a quella dei contribuenti europei; dall'altro, consentire il ritorno a un ciclo di rinnovo del parco dei veicoli più coerente con la vita economica utile di questa peculiare tipologia di beni, con effetti anche ai fini ambientali e della sicurezza stradale». Sulla stessa lunghezza d'onda di Ghinolfi, Lazzaroni sottolinea l'urgenza di «una manovra di pianificazione fiscale certa e duratura, con regole omogenee e perequative, che favorisca gli investimenti».



Le norme negli altri Paesi

CONFRONTO PERDENTE

Minore deducibilità, quota ammortizzabile irrisoria: in questo modo le nostre imprese sono penalizzate

In Germania, nel 2012, il 62% delle auto vendute è stato intestato a società. In Gran Bretagna, il 55%; in Spagna, il 49%; in Francia, il 43%. Se vi state chiedendo a quanto ammonti questo valore per l'Italia, ecco la risposta: solo al 36%. Facile capire il perché di questa situazione: basta guardare la tabella qui sotto. Dalla quale si desume quanto le nostre imprese siano fiscalmente penalizzate. Passi per la deducibilità, che vede Gran Bretagna e Francia porre paletti analoghi ai nostri; ma perché, in tutti gli altri Stati economicamente confrontabili col nostro, quota ammortizzabile e detraibilità dell'Iva sono calcolabili nella loro integrità, mentre da noi le imprese devono accontentarsi, rispettivamente, di un misero 20 e del 40%? Così, per esempio, per quanto riguarda l'ammortamento di una vettura da 30.000 euro, un'azienda tedesca può dedurre dal suo imponibile 25.210, mentre una sua concorrente italiana si ferma solo a 3.615,20, pari al 20% del tetto massimo di 18.076 euro. Anche in queste cose si misura il deficit di competitività internazionale delle nostre imprese... E a perderci, alla fine, è pure il fisco perché un minor numero di vetture aziendali si traduce in inferiori entrate tributarie.

BEATA LA GERMANIA DOVE SI SCARICA TUTTO

Paese	Deducibilità (in euro)	Quota ammortizzabile (%)	Costo ammortizzabile (in euro)	Detraibilità Iva (%)
Italia	18.076	20	3.615	40
Francia	18.300	100	18.300	100
Germania	illimitata	100	illimitata	100*
Gran Bretagna	18.200	100	18.200	100
Spagna	illimitata	100	illimitata	100

* al 50% per i professionisti e per i casi estranei all'attività dell'impresa; fonte: Unrae

► vale zero, i politici, gli economisti e i tecnocrati che di Europa (e di Germania) si erano riempiti la bocca fino a poco prima tutt'un tratto guardano altrove.

E però, una cosa è o non è. Non è possibile che la bussola della politica economica debba essere l'Unione e poi, quando si tratta di politica fiscale, si navighi a vista. Un po' di coerenza, che diamine! Con tutte le cautele del caso, per carità: non si può certo ignorare la montagna di debito pubblico che ci sovrasta (e che ci costa, d'interessi, una collina di soldi ogni anno). Però non si può nemmeno rifiutarsi di vedere le distorsioni che una politica fiscale divergente rispetto ai Paesi concorrenti provoca, il gap di competitività che crea alle aziende italiane che si sfidano sui mercati internazionali. E parlare di aziende significa parlare di lavoro, cioè di occupazione e, quindi, di benessere, fiducia, investimenti, risparmio e consumi.

2. Tornare al 2012

La seconda cosa che ci permettiamo di dire è che, quando anche l'auto avrà ottenuto la dignità di poter (dover) seguire la bussola europea, non si potrà più ri-

mandare l'avvio di un percorso, graduale ma veloce, di avvicinamento e armonizzazione. La deducibilità è stata ridotta, da gennaio, dal 40 al 20% e il fringe benefit dal 90 al 70%? Bene, da gennaio 2014 si dovrà tornare alla situazione preesistente e, allo stesso tempo, si dovrà mettere nero su bianco un graduale innalzamento di queste percentuali e dei relativi tetti, come giustamente chiedono l'Aniasa, l'associazione dell'industria dell'autoleasing, e l'Assilea, l'Associazione italiana leasing (vedere a pagina 15).

Come abbiamo scritto su Quattroruote di febbraio, è assolutamente indispensabile invertire questa tendenza, riconoscendo pienamente all'auto la sua valenza di bene strumentale ai fini dell'attività svolta dalle aziende, **rendendo ammortizzabile il 100% della spesa e detraibile il 100% dell'Iva**, come già avviene in Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna. Questo dev'essere un obiettivo primario della legislatura. Perché, per quel poco che sappiamo di economia, non è possibile far ripartire investimenti, occupazione e sviluppo senza dare ossigeno a chi di tutto ciò è artefice: le aziende.

3. Il limone è spremuto

La terza cosa che ci permettiamo di ricordare è che è troppo comodo considerare l'auto solo come un limone da spremere perché è facile da colpire, essendo un bene mobile registrato, e perché ce l'hanno tutti, essendo uno strumento indispensabile di mobilità individuale e familiare. Attenzione, però: il crollo delle immatricolazioni, tornate indietro di quasi quarant'anni, la caduta dei consumi di carburanti, della spesa per manutenzione, delle multe persino, e la delusione del gettito fiscale atteso al momento delle varie manovre sull'auto sono tutti segnali chiarissimi che da quel limone non c'è più niente da spremere. E che se la morsa del fisco non si allenterà, lo Stato, le Regioni e gli enti locali faranno il male di se stessi, oltre che delle imprese e dei cittadini. Soltanto un settore in salute può alimentare le casse pubbliche e i servizi. Se è malato o, peggio, lo si ammazza pian piano, non darà più nulla. E finirà per uccidere anche il suo aguzzino.

Le nostre proposte

SCACCO ALLA CRISI IN CINQUE MOSSE



RENDERE DETRAIBILI ACQUISTI E TAGLIANDI

Quattroruote chiede d'introdurre la detraibilità delle spese di acquisto e manutenzione delle auto. La misura rilancerebbe il settore, aumenterebbe la sicurezza del circolante, ridurrebbe le emissioni di CO₂ e diminuirebbe il sommerso nel settore delle officine.



PORTARE IL LOW COST SULLE STRADE

Quattroruote chiede di porre fine agli aumenti automatici dei pedaggi, d'introdurre sconti e abbonamenti per i pendolari e per il car pooling e di prevedere pedaggi più convenienti per chi viaggia nei giorni e negli orari in cui il traffico è minore.



REGISTRI DELL'AUTO: BASTA DUPLICAZIONI

Quattroruote chiede di porre fine all'inutile e costosa duplicazione dei registri automobilistici, l'Archivio nazionale veicoli della Motorizzazione e il Pubblico registro automobilistico gestito dall'Acì. Un unico elenco farebbe risparmiare tempo e denaro.



DIFFONDERE IMPIANTI A GAS E COLONNINE

Quattroruote chiede di aumentare la diffusione dei distributori di carburanti alternativi, rendendo obbligatoria la presenza dei relativi erogatori e delle colonnine elettriche nei nuovi impianti. Va inoltre accelerato il processo di razionalizzazione della rete.

GLOSSARIO

Deducibilità

Consiste nella sottrazione delle spese deducibili da un reddito; ne deriva un reddito imponibile, sul quale viene calcolata l'imposta effettiva da pagare.

Detraibilità

Dall'imposta calcolata sul reddito imponibile (ottenuto con l'operazione descritta sopra) si possono detrarre direttamente alcuni costi, in genere entro certi limiti fissati dalle norme.

Ammortamento

È il costo aziendale derivante dal deperimento nel tempo di un bene; viene ripartito in base al numero di anni di utilizzo presumibile del bene stesso. L'ammortamento è deducibile dall'imponibile, ma per le auto aziendali ciò è consentito soltanto in misura molto limitata (20%).



La lamentela del mese

MINI JOHN COOPER WORKS IL MIO SOGNO SPEZZATO

La mia generazione – ho 28 anni – è cresciuta con diversi miti automobilistici, tra cui quello della Mini. Nel luglio 2011 sono finalmente riuscito a realizzare un sogno, acquistandone una.

Non potevo immaginare che il sogno, di lì a poco, si sarebbe rivelato un flop.

Questo l'elenco degli interventi effettuati in garanzia, nel giro di un anno: **1)** febbraio 2012 (a 6.548 km): sostituzione freni a disco anteriori, pedale frizione e guarnizioni varie; **2)** marzo 2012 (8.704 km): sostituzione dischi anteriori; **3)** marzo 2012 (8.996 km): sostituzione frizione (!) e termostato acqua; **4)** giugno 2012 (12.609 km): sostituzione compressore aria condizionata, avvisatore acustico, termostato acqua e finestrino laterale destro; **5)** luglio 2012 (13.864 km): sostituzione avvisatore acustico; **6)** settembre 2012 (15.645 km): sostituzione pompa dell'acqua e ruota di frizione, controlli dell'elettronica Dme, montaggio pezzo antivibratori su tubazione climatizzatore, pulizia freni anteriori con smontaggio e sostituzione pinze anteriori e posteriori; **7)** ottobre 2012 (15.917 km): sostituzione termostato acqua; **8)** gennaio 2013 (20.443 km): sostituzione pedale della frizione, supporti per il fissaggio stabilizzatore alla traversa anteriore e modulo vano piedi, smontaggio e rimontaggio braccio trasversale sinistro e destro; **9)** febbraio 2013 (20.700 km): sostituzione pompa dell'acqua e albero annesso. Come può una vettura prodotta in uno stabilimento BMW/Mini, con la tecnologia di un costruttore tedesco con il massimo dell'esperienza in tema di vetture di lusso e sportive, uscire così piena di difetti? E non stiamo parlando di una versione "entry level", ma di una John Cooper Works, il loro fiore all'occhiello! Soprattutto una cosa mi ha colpito: il fatto che da parte della BMW non abbia ricevuto una risposta chiara e netta su questa vettura e sui suoi problemi. Non ho visto una sola azione, se non quella di cambiare, di volta in volta, i pezzi difettosi. E il 24 settembre 2013, il giorno in cui la garanzia finirà?

Siamo sommersi da lettere, riguardanti pressoché tutte le Case, in cui gli automobilisti denunciano i problemi che hanno con le proprie vetture o con la rete di assistenza. Ogni mese ne pubblichiamo una, scelta fra quelle più particolari o significative

Luca Di Trapano
Torino

Testo completo su <http://bit.ly/Xe1cl4>

QUESTIONI DI NOLEGGIO

Con riferimento alla lettera di Francesco Bucci (numero di marzo), siamo rammaricati per i disagi da lui subiti su un aspetto – quello delle gomme invernali – che ci sta a cuore e che ci vede coinvolti con un programma ad hoc, incentrato su una gamma di veicoli a noleggio già attrezzati con pneumatici da neve. Di recente abbiamo incrementato i nostri sforzi per l'ampliamento della flotta invernale, con l'intento di riuscire a rispondere a quante più richieste possibili di veicoli attrezzati. Peraltro la domanda di auto così allestite è alta e, senza prenotazioni anticipate, non è facile trovare mezzi subito disponibili.

Ufficio stampa Europcar

Certezza del servizio, sicurezza di trovare al desk l'auto richiesta con le specifiche (gomme da neve incluse) e gli accessori prenotati, evitando spiacevoli sorprese. Sono queste le caratteristiche che gli operatori di noleggio associati ad Aniasa garantiscono a chi prenota la vettura per tempo, anche online. Più a rischio è rivolgersi – come ha fatto il vostro lettore – a portali non appartenenti alle società di noleggio che, facendo leva su prezzi solo all'apparenza vantaggiosi, spesso non specificano chiaramente a che cosa si ha diritto e quale sarà l'effettivo fornitore del servizio.

Aniasa
(Ass. naz. industria autonoleggio e servizi automobilistici)

