

Fiscalità delle auto aziendali, qualcosa si muove: ma ora cosa succederà?

Con un ordine del giorno approvato a fine anno, il Governo si è finalmente impegnato ad allineare la fiscalità delle auto aziendali italiana con quella europea. E adesso cosa accadrà? Facciamo il punto con **Aniasa**.

Un segnale molto importante, arrivato proprio alla fine dell'anno. Qualcosa finalmente si sta muovendo sul tema annoso della fiscalità delle auto aziendali: l'odg presentato dall'onorevole Sara Moretto, approvato dal Governo, impegna l'Esecutivo ad allineare la detraibilità dell'Iva e la deducibilità dei costi ai livelli europei.



Un “riconoscimento tangibile” su una battaglia storica condotta da **Aniasa** e sostenuta negli ultimi anni dalle principali associazioni automotive. Ne abbiamo parlato con **Pietro Teofilatto**, direttore dell'Area Fisco ed Economia dell'Associazione.

Leggi Anche: Legge di Bilancio 2022: per l'auto niente incentivi

“Da tempo le associazioni di categoria sollecitano l'attenzione del Governo sull'argomento” spiega

Teofilatto, riferendosi al **regime di proroga** praticato da oltre 30 anni rispetto alle **Direttive Europee** che consentono la **detraibilità totale dell'Iva**.

Già un anno fa, un emendamento proposto dall'onorevole **Gianluca Benamati**, poi accantonato, proponeva la **detraibilità totale dell'Iva per l'auto aziendale ad alimentazione elettrica**, ma ora è stato approvato questo ordine del giorno, che, secondo Teofilatto, potrebbe essere una vera e propria *"scintilla"* per l'auspicato cambiamento.



*"Non è possibile andare avanti in questo modo e il fatto che, proprio alla vigilia della scadenza dell'attuale proroga, in programma quest'anno, il Governo si sia impegnato per la prima volta **nero su bianco** sull'allineamento della fiscalità italiana con quella europea è molto rilevante".*

Attualmente, come sappiamo, la **detraibilità dell'Iva** nel nostro Paese è ferma dal 2007 al **40%**. *"Un aumento di questa percentuale, anche graduale, partendo dalle **auto a basse emissioni**, è fondamentale per dare maggiore **concretezza alla transizione ecologica** e il giusto **riconoscimento alle auto aziendali** come volano di questo cambiamento",* sottolinea Teofilatto.

Leggi Anche: il noleggio è il vero motore della transizione energetica

Situazione simile anche per la **deducibilità dei costi di utilizzo dell'auto aziendale**, che oggi è al **20%**. Per avviare l'allineamento con il resto d'Europa e sostenere le imprese fortemente colpite negli ultimi due anni dall'avvento della pandemia, **Aniasa** suggerisce da tempo l'utilizzo del **Tax Credit**, *"per consentire alle aziende di ottenere un beneficio tangibile già al momento dell'acquisizione della vettura, qualunque sia la formula scelta".*

LEGGE DI BILANCIO

Trasporto e oblio

Sono coese e incredule le associazioni che rappresentano in Italia l'intero mondo della mobilità sostenibile e le filiere industriali e commerciali automotive, di fronte alla totale assenza, nella Legge di Bilancio, di misure per affrontare la transizione ecologica e energetica della mobilità. Nonostante l'attiva partecipazione ai lavori del "Tavolo Automotive" abbia prodotto diverse proposte di intervento, sia di politica industriale per la riconversione della filiera automotive, che di pianificazione pluriennale di sostegno all'acquisto di veicoli a zero e bassissime emissioni per cittadini e imprese, "le istituzioni, in occasione della programmazione economica del Paese, sembrano non intenzionate ad intervenire".

È quanto denunciano in una nota stampa congiunta Anfia, Aniasa, Assofond, Federauto, Motus-E, Ucimu e Unrae. "La mancata previsione di un intervento strutturale nella Legge di Bilancio si somma all'assenza di misure specifiche nel PNRR nella componente "transizione energetica e della mobilità sostenibile". In questo modo l'Italia diventa l'unico Paese europeo, con un'importante vocazione manifatturiera automotive, che non sostiene e in strada il consumatore verso l'acquisto di auto e veicoli commerciali a zero e bassissime emissioni, né interviene con specifiche misure di salvaguardia dei livelli occupazionali. Gravissimi gli impatti previsti sul mercato e i rischi di tenuta della filiera nazionale, in assenza di un piano strategico che abbia come obiettivo quello di: - favorire il rinnovo del parco circolante, ancora tra i più vetusti e meno sicuri e inquinanti d'Europa; - sostenere la diffusione di veicoli ecologici, che altrimenti subirà un'inevitabile battuta d'arresto, vanificando il trend positivo innescato negli ultimi anni grazie all'ecobonus. Queste scelte, inoltre, rischiano di non far raggiungere all'Italia i target sulla penetrazione nel parco circolante dei veicoli a zero e bassissime emissioni prefissati dal Piano Nazionale Energia e Clima e di riduzione delle emissioni di CO2 al 2030 e al 2050, prefissati a livello europeo e sottoscritti dal nostro Paese. L'analisi d'impatto delle misure d'incentivo dello scorso anno ha evidenziato i molteplici effetti positivi che misure a sostegno del mercato possono imprimere al sistema paese, sia in termini ambientali, che di sostegno all'intero settore industriale e commerciale, in un momento di grande difficoltà in cui le imprese stanno affrontando la crisi post pandemica e la transizione produttiva".

Infine la richiesta, diretta al Presidente Draghi, ai Ministri competenti Giorgetti e Cingolani, nonché al Ministro Franco: "Porre rimedio tempestivamente alla totale assenza di politiche per l'automotive in un momento estremamente delicato per il settore, mantenendo fede agli impegni annunciati e dando attuazione alle misure da tempo condivise ed esplicitate in modo unito da tutti gli attori".

