

FLEET magazine

n80

Con il Patrocinio
 ANIASA



DDL SUL LAVORO

CALA LA DEDUCIBILITÀ, PAGANO LE AZIENDE

Anfia e Unrae

Le Associazioni faccia
a faccia con la crisi

Internet Motors

Web & automotive:
quali prospettive?

Marco Martina (Deloitte)

Un nuovo mercato
in un mondo che cambia

LONTANI DALL'EUROPA

Ma allora, era tutto uno scherzo? O, peggio, una clamorosa presa in giro? Se è così ditecelo, almeno ci mettiamo il cuore in pace. In effetti, non sapremmo come spiegarci altrimenti una situazione dai tratti paradossali: quella di un Governo che, al momento dell'insediamento, era stato accolto con favore dall'intero settore automotive proprio per la sua sbandierata vocazione europeista, ma che invece oggi lavora, almeno all'apparenza, per portarci ancora più lontani dall'Europa. Il riferimento, l'avrete capito, è al già tristemente noto disegno di legge sulla riforma del lavoro, per la copertura del quale l'Esecutivo intenderebbe vessare ulteriormente le vetture aziendali, riducendone la percentuale di deducibilità.

Davvero una grande idea, non c'è che dire: che, come ci spiega a pagina 52 il direttore di Aniasa Pietro Teofilatto, comporterebbe per le aziende un aggravio economico del 22% per i veicoli assegnati ai dipendenti in uso promiscuo (deducibilità dal 90 al 70%) e addirittura del 31% nel caso di veicoli non assegnati, oltre che per i professionisti e le ditte individuali (deducibilità dal 40 al 27,5%). E che, soprattutto, accentuerebbe in maniera clamorosa il già pesante

disallineamento tra la situazione italiana e quella degli altri mercati evoluti del continente, dove - vale la pena di ricordarlo - le imprese beneficiano di una quota deducibile pari al 100%.

Non occorre possedere doti profetiche per prevedere che, se approvato dalle Camere, un simile provvedimento finirebbe per pesare negativamente sulla competitività delle imprese italiane, aggraverebbe la crisi di un settore auto nell'ambito del quale le flotte rappresentano oltre il 30% dell'immatricolato e, in ultima analisi, si tradurrebbe anche in minori entrate per l'Erario.

Tutti, insomma, avrebbero qualcosa da perdere. E molto poco, probabilmente nulla, da guadagnare. Ecco perché appare più che mai urgente una mobilitazione determinata e congiunta dell'intera filiera automotive, finalizzata a ottenere sostanziali modifiche nei criteri di copertura del disegno di legge. Aniasa è già scesa in campo. Anfia e Unrae - nel Primo Piano di questo numero le interviste al nuovo presidente e al nuovo direttore generale - sembrano pronte a fare altrettanto. Basterà?

Marco De Rosa

(marco.derosa@fleetmagazine.com)

Al culmine di un' **escalation tributaria senza precedenti** nei confronti dell'automotive, il Governo mette **nel mirino le flotte**. E lo fa prevedendo una drastica **riduzione dei limiti di deducibilità**, che già sono i più bassi d'Europa

L'AUTO AZIENDALE È DI NUOVO SOTTO TIRO

di Pietro Teofilatto

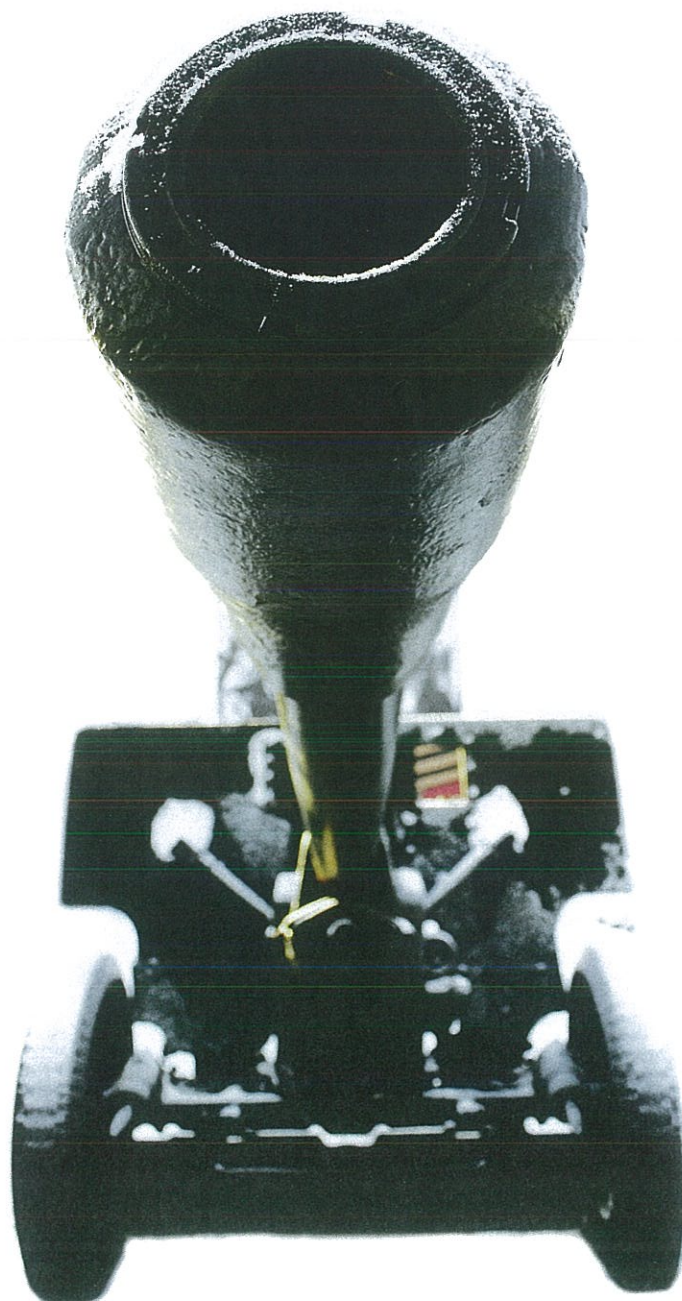
Si pensava di aver già visto, e già dato, tutto il possibile: dal raddoppio dell'Ipt all'aumento della tassazione sulla Rc auto, dell'Iva, delle accise sui carburanti, all'introduzione del superbollo. Mancava, all'appello del fisco, solamente l'auto aziendale. Ebbene, eccoci serviti.

Il disegno di legge sulla riforma del lavoro inaspettatamente prevede, per la copertura del costo degli ammortizzatori sociali, una maggior tassazione sugli autoveicoli utilizzati da imprese e professionisti. Si tratta, in pratica, della riduzione della deducibilità delle spese relative ai veicoli, sia moto che auto, dati in uso promiscuo ai dipendenti, che scende dal 90 al 70%, e di quelli a disposizione e non utilizzati esclusivamente come beni strumentali per l'attività produttiva, che passa dal 40 al 27,5% (Tabella 1).

Una decisione illogica

Diciamolo chiaramente: la decisione dell'Esecutivo appare del tutto illogica. Nella gravissima situazione in cui versa il mercato dell'auto, si aumenta la tassazione proprio sull'unico settore che riesce ancora a tenerlo in piedi, visto il tracollo delle immatricolazioni per uso privato. Con il rischio concreto che

aziende e imprese di noleggio rallentino la sostituzione dei loro parchi auto, determinando quindi non solo la crisi totale dell'automobile in Italia, ma anche ulteriori minori entrate complessive per l'Erario, considerando che già oggi si valuta in 2,3 miliardi il minor gettito annuo. E in aggiunta - benché ormai da anni si evidenzia la necessità di un equilibrio a livello europeo, di ridurre cioè il tax divide sull'auto aziendale di cui si parla molto senza concretizzare nulla - si finisce con l'appesantire ulteriormente i costi delle imprese nazionali.



L'attuale normativa sulla deducibilità dei costi per le auto aziendali (con il limite annuo di 3.665 euro in vigore dal 1997 e mai aggiornato), già infatti penalizza la competitività delle nostre aziende, che quotidianamente si confrontano con competitor europei che beneficiano del 100% di deducibilità. Considerando poi che in Italia la detraibilità dell'Iva è al 40% mentre nel resto dell'Europa è al 100%, con le misure in cantiere si finirebbe per vanificare il recupero di competitività nei flussi commerciali intraeuropei sulle nostre specializzazioni produttive. E il tutto sarebbe, per di più, in totale contrasto con le misure approvate per la salvaguardia dell'imprenditorialità nazionale, andando ad appesantire gli oneri tributari specialmente delle Pmi (che rappresentano il 65% del Pil), già indebolite dalla stretta creditizia e dall'endemico ritardo dei pagamenti.

Gli impatti sulle aziende

Ma che impatto potranno avere, se confermate dal Parlamento, le misure in discussione? Come si evince dalla Tabella 2, l'effetto dei nuovi limiti di deducibilità potrebbe determinare un aggravio economico per le aziende pari al 22% nel caso di veicoli assegnati a dipendenti (uso promiscuo) e del 31% nel caso di veicoli non assegnati, oltre che per i professionisti e le ditte individuali. Sono poi da considerare anche gli aumenti dell'Ires, con conseguente appesantimento del tax rate.

E si tratta di una stretta assolutamente trasversale, che penalizza sia le auto in proprietà sia quelle in leasing o in noleggio a lungo termine e che riguarda tutti i veicoli in circolazione, non solo quelli di nuova immatricolazione. Sono invece rimaste fuori dalla stretta le auto utilizzate dagli agenti di commercio. Le modifiche prospettate (e non ancora definitive alla data in cui scriviamo - ndr) dovrebbero entrare in vigore dal periodo di imposta 2013. Per di più, il testo del disegno di legge prevede che già al momento del calcolo degli ac-

TABELLA 1 - NORMATIVE A CONFRONTO

	Deducibilità dei costi	
	Normativa in vigore all'aprile 2012	Nuova normativa prevista dal DDL (2013)
Autovettura in uso promiscuo ai dipendenti	90%	70%
Autovettura ad uso aziendale	40%	27,5%
Professionisti	40%	27,5%
Agenti e rappresentanti	80%	80%

TABELLA 2 - LE CONSEGUENZE ECONOMICHE

	Normativa in vigore	Normativa prevista	Possibile maggiore imposta
Auto in uso promiscuo (costo annuo 12.000 €)	Costo deducibile 10.800 €	Costo deducibile 8.400 €	660 €
Auto ad uso aziendale (costo annuo 18.000 €)	Costo deducibile 7.200 €	Costo deducibile 4.950 €	618 €

conti si provveda al ricalcolo secondo le nuove disposizioni, di fatto anticipando l'entrata in vigore delle nuove limitazioni. In un fondamentale momento di evoluzione della normativa sul lavoro, si appesantirebbero così inutilmente gli oneri delle imprese, specialmente quelle di piccola e media dimensione,

che con il noleggio dei veicoli riescono a ridurre gli impatti negativi causati dal dilagamento del credito bancario. È quindi necessario che l'Esecutivo trovi un'altra strada, per non deprimere definitivamente le capacità di contributo del settore automotive all'economia italiana.

ANIASA PUNTA L'INDICE CONTRO LA MANOVRA

Per la copertura del DDL sulla riforma del lavoro, il Governo pensa di prendere gran parte delle risorse dal comparto dell'auto aziendale, riducendone la deducibilità. Aniasa ritiene che questa previsione sia dannosa: per il mercato dell'auto, per le imprese italiane, per l'occupazione e anche per l'Erario.

Il mercato dell'auto. *Crollate le immatricolazioni dei privati, il mercato è oggi puntellato solo dalle immatricolazioni delle auto aziendali, e dal noleggio in particolare. Pressando anche questo comparto (il 30% del mercato), la situazione rischia di diventare ben peggiore.*

Le aziende italiane. *In Italia circolano circa due milioni di auto utilizzate dalle imprese, che costituiscono il 7-8% dei costi aziendali. Il loro trattamento fiscale è da tempo in disequilibrio rispetto alla UE, penalizzando la competitività italiana. In Francia, UK, Spagna e Germania, l'Iva è detraibile al 100% e la deducibilità è illimitata o superiore al 60%, in Italia è al 40%.*

L'occupazione. *L'unico comparto dell'auto che continua ad assumere - in parallelo all'immatricolazione di nuove vetture (+12% nel 2011) - è il noleggio (+3,2% nel 2011). Ridurre il mercato del noleggio vuol dire fermare anche questo aspetto positivo.*

Le entrate erariali. *Quanto fatturi l'auto in termini di entrate per lo Stato è noto. È d'obbligo, però, evidenziare che il noleggio ha un ruolo rilevante come promotore sia di correttezza fiscale che di contrasto all'evasione. Sotto il profilo amministrativo e contabile, infatti, ogni fase operativa riguardante il noleggio è strettamente congiunta a tutti gli adempimenti stabiliti dalla normativa tributaria. Alla luce di tutto questo, Aniasa ritiene essenziale una più attenta analisi sull'uso dell'auto aziendale. Un uso che andrebbe agevolato, e non disincentivato, visti i vantaggi economici e operativi che, specie con il noleggio, sono apprezzati da decine di migliaia di aziende.*