

Nodi al pettine. Archiviata l'ipotesi incentivi, per ripartire il settore ha bisogno di agevolazioni al passo con l'Europa

Fermi nell'ingorgo fiscale

In Italia la deducibilità dei costi di noleggio è bloccata ai valori del 1997

di **Ermanno Molinari**

L'opinione degli operatori del settore è unanime. Archiviato il capitolo incentivi, è la revisione dell'attuale regime fiscale la misura più urgente da varare, per sostenere la competitività del settore delle flotte aziendali. In Italia, infatti, le auto aziendali continuano a essere pesantemente penalizzate dalla disparità di trattamento fiscale, rispetto ai principali paesi europei. Una situazione che condiziona di fatto le potenzialità di un comparto che nel nostro paese vale il 23% del totale del mercato automobilistico: poco, se si considera la media del 40% registrata nelle maggiori nazioni europee.

«Le attuali asimmetrie fiscali - dice Maurizio Lazzaroni, presidente di Assilea (Associazione italiana leasing) - si traducono in maggiori oneri connessi proprio alle complesse regole sulla deducibilità dei costi e sulla detraibilità dell'Iva. Solo un pieno adeguamento dell'intera disciplina fiscale delle auto aziendali, attraverso l'innalzamento al 100% della deducibilità di tutti i costi (incluso l'ammortamento) e della detraibilità dell'Iva, potrebbe consentire di colmare questo anomalo gap di mercato che penalizza da troppi anni il nostro paese».

«In assenza di efficaci interventi sulla fiscalità dell'auto aziendale - ribatte Roberto Lucchini, presidente di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) - il forte calo delle immatricolazioni di auto aziendali registrato nel 2009 potrebbe ulteriormente aggravarsi nell'anno in corso. Dopo anni di incentivi che non hanno preso in considerazione l'auto aziendale, abbiamo chiesto al Governo di mettere a punto una normativa fiscale che, finalmente, non penalizzi il settore rispetto a quello che accade nel resto d'Europa. Mi riferisco in particolare alla detraibilità Iva ancorata al 40%, mentre in Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna è al 100%, e alla deducibilità dei costi di noleggio ferma ancora ai valori del 1997».

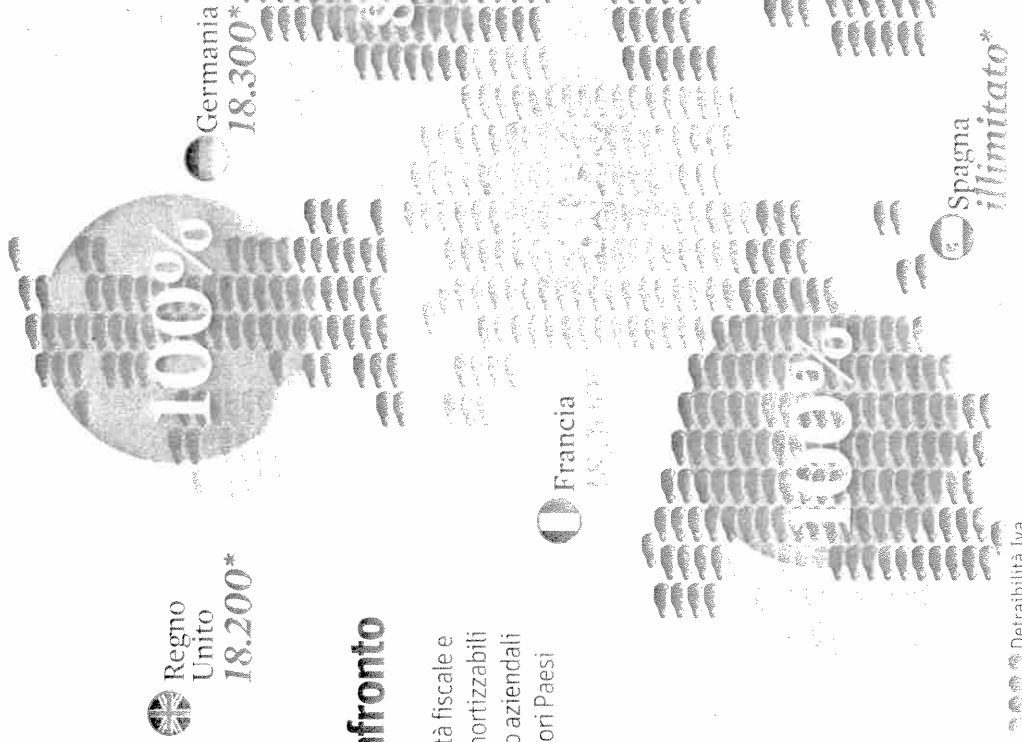
Di analogo avviso, anche se con previsioni leggermente meno negative sugli andamenti del mercato delle flotte, è anche Ermanno Razelli, presidente di Anfisa

SEGNALI DI RIPRESA

Secondo le associazioni di categoria nel 2010 il comparto auto aziendali crescerà, rispetto al 2009, non più del 10%

(Associazione nazionale industrie automobilistiche): «Dopo un 2009 critico - spiega Razelli - influenzato negativamente dalla crisi economica, il mercato delle flotte ha iniziato a dare i primi segnali positivi di ripresa. L'incertezza dello scenario dei prossimi mesi non consente però previsioni particolarmente ottimistiche, ma pensiamo che il 2010 potrebbe registrare un miglioramento, rispetto al 2009, intorno al 10 per cento. Per riallineare il mercato italiano delle auto aziendali alla normativa europea riteniamo però opportuno rivedere la fiscalità del settore relativamente alla percentuale di abbattimento dell'Iva e di deducibilità dell'investimento. In particolare, in questo momento sappiamo che esistono dei vincoli di bilancio molto importanti, per cui occorre individuare delle priorità. L'adeguamento delle percentuali della deducibilità dell'Iva e dell'investimento, con il superamento dell'attuale soglia del 40%, andrebbe prioritariamente considerato per i veicoli a basso impatto ambientale, come quelli a meta-mo, mentre per quanto riguarda il limite di costo deducibile, pensiamo possa rimanere così in analogia a quanto applicato in altri paesi europei».

La revisione del trattamento



Il confronto

Detraibilità fiscale e costi ammortizzabili per le auto aziendali nei maggiori Paesi europei

*Detraibilità Iva

*Costo ammortizzabile

DALLA PRIMA

Ingorgo fiscale

Torna ancora al tema della compatibilità tra auto e ambiente, Maurizio Lazzaroni: «I veicoli aziendali hanno, anche attualmente seppur meno che nel recente passato, un tempo medio di rinnovo decisamente più breve delle autovetture acquistate dai privati e questo ha positivi risvolti sulla maggiore sicurezza e sostenibilità ambientale del parco circolante. Il ritorno ai tempi di ammortamento fiscale e alle durate minime più brevi del leasing che avevamo anche solo 3 o 4 anni or sono darebbe un primo importante impulso all'inversione di questo costante declino dell'auto aziendale, in cui l'Italia si sta avvitando da troppo tempo. L'accorciamento delle durate del leasing e degli ammortamenti, se anche trascinasse marginali incrementi di costo erariale, rappresenterebbe una iniziativa ad alta visibilità capace di attivare con prontezza il ritorno all'investimento in autovetture da parte delle imprese».

Particolarmente interessante, poi, sempre al fine di ridare slancio al mercato delle flotte è la proposta di Roberto Lucchini, il già citato presidente di Anias: «La necessità di revisione dell'attuale regime fiscale delle auto aziendali, non deve però far dimenticare il tema dell'usato che le società di noleggio immettono sul mercato "certificato e garantito". Si tratta di veicoli sottoposti ai tagliandi e ottimamente mantenuti, tutti Euro 4 e molti Euro 5, che possono svolgere un ruolo forte nel rinnovamento del parco auto. Prevedere agevolazioni per le compravendite dell'usato tipo l'eliminazione della Ipt (imposta provinciale di trascrizione), agevolerebbe anche le fasce di cittadini più colpiti dalla crisi economica».

Ermanno Motinari

fiscale delle auto aziendali è fondamentale anche per Loris Casadei, presidente di Unrae (Associazione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) che sottolinea però l'importanza di collocare questa revisione «all'interno di un disegno generale di miglioramento dell'ambiente e della sicurezza, a favore cioè dello stesso benessere della collettività. Oggi - continua Casadei - nel nostro paese attualmente circa il 40% delle auto circolanti sono Euro 0 ed Euro 1, cioè vetture vecchie e inquinanti: misure fiscali che favorissero il loro ciclo di rinnovo sarebbero quanto mai opportune. Questo vale anche per la sicurezza: le nuove auto hanno dispositivi di sicurezza attiva e passiva che solo dieci anni fa non esistevano. Oltre a ciò, serve far sì che, a differenza di quanto avviene attualmente, le aziende grandi, medie e piccole possano considerare l'auto come un bene strumentale; normalmente necessario per lo svolgimento della propria attività». Le proposte di revisione fiscale per sostenere in particolare lo sviluppo del settore delle auto aziendali di Unrae sono: l'estensione della possibilità di ammortamento dagli attuali 2 a 4 anni, la reintroduzione delle misure fiscali soppresse con la Legge finanziaria 2008 che consentivano la possibilità di anticipare gli ammortamenti delle auto aziendali, la durata minima del contratto di locazione finanziaria pari alla metà del periodo di ammortamento per i veicoli a deducibilità integrale, l'innalzamento della quota ammortizzabile al livello degli altri paesi europei e, parimenti, l'innalzamento dal 40% al 50% della quota di Iva ammortizzabile.

Continua • pagina 8