TRE PROPOSTE PER RESISTERE

I primi dati positivi post-incentivi non bastano per superare il disastro provocato dal Covid-19. Bisogna quindi cambiare le regole del gioco. Anche perché le auto aziendali possono **FARE DA TRAINO** a tutta la filiera

Pietro Teofilatto - direttore area fisco ed economia dell'Aniasa

Il Parlamento non può più non ascoltare il settore automotive, che necessita di interventi strutturali per resistere e superare la tempesta del Covid-19. Grazie agli incentivi, i cali rispetto al 2019 si sono ridotti e da settembre la situazione è tornata in leggero attivo. Ma il consuntivo dei primi nove mesi vede ancora circa 500 mila vetture vendute in meno (-34%). Anche il noleggio ha risentito delle difficoltà dell'economia e nel 2020 non riuscirà a coprire il ruolo di traino del mercato svolto negli ultimi sei anni (nel 2019 aveva raggiunto il record di 520 mila immatricolazioni, tra auto e van).

GUARDIAMO ALL'EUROPA

Perciò l'Aniasa, in concerto con le altre associazioni di categoria, rilancia tre semplici proposte per risollevare il settore automotive. La prima è il ritorno del superammortamento per i veicoli a uso strumentale, già in vigore per quelli commerciali. I risultati di questa misura, nel 2016-17, hanno avuto ricadute sull'intera filiera; dalle Case ai noleggiatori, dai concessionari ai centri di assistenza e manutenzione. Da uno studio condotto con Luiss Valore, le 64 mila auto immatricolate in più a noleggio hanno generato maggiori entrate fiscali pari a 280 milioni di euro, con un Roi stimato del +320%. La seconda proposta riguarda la detraibilità dell'Iva, magari anche applicabile gradualmente: una questione che si protrae dal 1978 e che penalizza la competitività delle nostre imprese. In Francia, Spagna e Germania, dove l'aliquota è al 19%, e nel Regno Unito l'imposta si detrae al 100%. Da noi al 40%. E quando, nel 2005-6, passò dal 10 al 40%, le flotte si arricchirono di ben 80 mila unità. Infine, c'è la deducibilità dei costi aziendali, normativa che risale al 1997 e che fece da apripista al diffondersi del noleggio a lungo termine in Italia. Solo che i limiti di calcolo sono fermi a quella data. Dal 2012, causa anche la legge Fornero, la percentuale stabilita fu ridotta dal 40 al 20%, con le auto a uso promiscuo al 70 e solo quelle degli agenti al 100%. Ma con dei limiti. Negli altri Paesi, invece, tutti al 100%. E senza limiti di valore. Occorre quindi aggiornare questi parametri, che non rispecchiano più i veri costi dei veicoli. Sono proposte che alcuni politici, come Gianni Girotto, presidente della X commissione Industria del Senato, e Gianluca Benamati, vicepresidente della commissione Attività produttive della Camera, hanno fatto proprie. Con l'intento di dare forza all'automotive, riequilibrando la fiscalità delle vetture aziendali, che così com'è danneggia la competitività delle nostre imprese. E, contrariamente alle intenzioni della maggioranza, non aiuta il ricambio dell'obsoleto parco auto italiano. È arrivato il momento di agire.