

Parliamo di Fiscalità

Nel mese di luglio, a conclusione di un rapido iter parlamentare, il Governo ha proceduto all'emanazione della "Manovra d'Estate" o "Decreto Anticrisi" (D.L. 01.07.2009, n. 78, convertito nella L. 03.08.2009, n. 102), tramite il quale è stata predisposta una serie di misure atte al sostenimento ed allo stimolo dell'attività delle imprese durante l'attuale periodo congiunturale negativo, seguito alla crisi finanziaria originata nella seconda metà dello scorso anno negli Stati Uniti e successivamente estesi a tutte le economie industrializzate.

Nell'ambito di tale manovra, un importante strumento è costituito dall'agevolazione denominata in breve come "Tremonti-Ter", che prevede, in sintesi, la deducibilità di una quota rilevante (il 50%) degli importi investiti nell'acquisto di beni strumentali, a patto che i medesimi vengano mantenuti nella disponibilità dell'impresa fino al termine del secondo esercizio successivo.

Le attese riposte su tale agevolazione degli operatori del settore automotive, sono risultate però del tutto frustrate dall'esclusione dal novero dei beni agevolati, a differenza di quanto disposto dalle due precedenti "Tremonti", degli auto e motoveicoli di qualsiasi specie e categoria.

Allo stesso modo, le vigenti normative hanno sostanzialmente escluso gli operatori del settore (e in specie soprattutto quelli del noleggio) dalle incentivazioni previste per la sostituzione di veicoli "inquinanti" con veicoli "ecologici".

Senza dilungarci in tabelle sinottiche o prospetti numerici, si può sottolineare come dalla comparazione del trattamento fiscale dell'auto aziendale non strumentale - ai fini sia delle imposte sul reddito che dell'I.V.A. - tra i principali Stati dell'Unione Europea (Italia, Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna) emerga, quale conseguenza del quadro delineato in precedenza, una situazione di netto svantaggio del nostro Paese.

La deduzione dei costi dalla base imponibile per le imposte dirette risulta infatti limitata al 40% del totale (elevato al 90% per i soli mezzi concessi in fringe-benefit), mentre negli altri Paesi tale limitazione non sussiste e addirittura in due casi (Germania e Spagna) risulta assente qualsiasi previsione di soglia massima sul valore ammortizzabile del veicolo, attualmente fissato per l'Italia in 18.076 Euro, elevabile a 25.823 per i soli agenti e rappresentanti di commercio, o a 3.615 Euro annui per quanto riguarda la quota finanziaria dei canoni di noleggio, limitazione quest'ultima non presente in alcuno degli altri Paesi considerati.



La deduzione dei costi dalla base imponibile per le imposte dirette risulta infatti limitata al 40% del totale (elevato al 90% per i soli mezzi concessi in fringe-benefit), mentre negli altri Paesi tale limitazione non sussiste e addirittura in due casi (Germania e Spagna) risulta assente qualsiasi previsione di soglia massima sul valore ammortizzabile del veicolo, attualmente fissato per l'Italia in 18.076 Euro, elevabile a 25.823 per i soli agenti e rappresentanti di commercio, o a 3.615 Euro annui per quanto riguarda la quota finanziaria dei canoni di noleggio, limitazione quest'ultima non presente in alcuno degli altri Paesi considerati.

Lo stesso avviene per l'I.V.A., detraibile in Italia per il 40% dell'importo contro una quota che va da un minimo del 50% ad un massimo del 100% negli altri Paesi oggetto del confronto.

Tutto ciò, si ripete, con l'eccezione dei mezzi utilizzati quali beni strumentali in senso stretto, dove la deducibilità dei costi e la detraibilità dell'I.V.A. sono ammesse per il loro ammontare totale, senza alcun limite di natura quantitativa.

Quanto sopra detto si sostanzia in un mercato italiano dell'auto aziendale senz'altro ridotto come dimensioni rispetto a quello dei Paesi benchmark: la quota di immatricolazioni relativa ai veicoli ad uso "non privato" nel 2008 è stata pari al 31% in Italia, contro un dato estero che va da un minimo del 40% della Francia fino al 60% della Gran Bretagna (fonte UNRAE - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

L'augurio è quello di riuscire quanto prima a trovare un equo punto di contatto, che sia in grado di sostenere sia le esigenze degli operatori economici in termini di maggiore competitività, sia quelle del Fisco in termini di tutela del gettito tributario.

