

In retromarcia. Nei primi 10 mesi del 2009 le immatricolazioni sono calate del 29,6%

L'assenza di incentivi frena le company car

Fiscalità italiana meno favorevole rispetto a quella Ue

di **Gian Primo Quagliano**
e **Benedetto Santacroce**

In Italia nei primi dieci mesi del 2009 le immatricolazioni a privati di autovetture sono aumentate dell'8,09%, quelle a imprese e società sono calate del 29,6 per cento. Le cause che hanno determinato situazioni così fortemente differenziate sono essenzialmente due. Da un lato gli acquisti delle aziende non sono stati sostenuti dagli incentivi statali alla domanda di auto. Dall'altro le aziende hanno risentito della crisi globale in misura molto più forte dei privati, come emerge chiaramente anche dagli indicatori di fiducia dell'Isae, che hanno andamenti assai diversi per i consumatori e per le imprese.

Questa situazione congiunturale incide su un quadro strutturale italiano del mercato dell'auto aziendale che è sostanzialmente diverso rispetto a quelli dei principali paesi europei. Secondo l'Unrae nel 2008 sul totale delle immatricolazioni di autovetture la quota delle aziende è stata del 31 per cento. In Francia la percentuale corrispondente è stata del 40%, in Spagna del 45%, in Gran Bretagna del 58% e in Germania del 60 per cento. L'anomalia italiana deriva dal fatto che nei paesi citati (e in tutto il mondo economicamente avanzato) l'auto in benefit è entrata pienamente a far parte del pacchetto retributivo, non solo di dirigenti e quadri, ma anche di molte altre categorie di lavoratori. Il ritardo dell'Italia su questo terreno non di-

pende da ragioni culturali, ma semplicemente dal fatto che il nostro sistema di tassazione penalizza fortemente l'auto aziendale e ne ostacola la diffusione. Basti pensare che la detraibilità dell'Iva in Italia è del 40%, mentre nei paesi che abbiamo citato è del 100 per cento. Un divario analogo, se non più grave, si registra anche per la deducibilità degli ammortamenti e dei costi di esercizio. Questa situazione determina, non soltanto minori acquisti di auto da parte delle imprese, ma anche un maggior costo della mobilità aziendale che si riflette immediatamente sulla competitività del nostro sistema economico.

In questo quadro preoccupante nel 2010 incideranno negativamente due provvedimenti nazionali che derivano dal recepimento di provvedimenti emanati dall'Unione europea.

In particolare, ci riferiamo alla Comunitaria 2008 (legge 88/2009) e al Decreto legislativo di recepimento della Direttiva 2008/8, approvato dal Consiglio dei ministri del 12 novembre 2009. Con il primo provvedimento il legislatore nazionale ha rivisto i meccanismi di tassazione Iva delle operazioni che si realizzano tra parti correlate. In particolare, per quanto riguarda le autovetture ha stabilito che in caso di attribuzione in fringe benefit al dipendente, non è più possibile considerare quale base imponibile tassabile il valore normale determinato sulla base dei criteri di cui all'articolo 51, 4° comma del Tuir (meccanismo forfettario pari al 30% delle tariffe Ac-

calcolate a 15.000 Km), ma bisognerà far riferimento a un nuovo metodo di calcolo. Questo metodo, però, dovrà essere fissato da un apposito Decreto che a oggi non è ancora disponibile. Si spera che il meccanismo che verrà ipotizzato tenga in debita considerazione la funzione che l'autovettura assolve nel rapporto contrattuale con il dipendente. Il secondo provvedimento, che recepisce la direttiva 2008/8/Ce, rivede tutti i meccanismi di tassazione Iva dei servizi realizzati in modo transazionale. In particolare introduce per il noleggio delle autovetture un criterio di determinazione del luogo di imponibilità del servizio differenziato tra il noleggio a breve termine (sotto o pari a 30 giorni) e il noleggio a lungo termine. Con questa distinzione, in

particolare per il noleggio a lungo termine tra operatori economici riporta la tassazione nello Stato di residenza, in luogo dello Stato del prestatore. Quindi dal 2010 non sarà più utile operare l'acquisizione delle autovetture all'estero in Stati comunitari con detrazione piena, in quanto l'operazione verrà tassata in Italia.

Certo le nuove misure europee non si applicheranno soltanto in Italia ma in tutta l'Unione. Nel nostro Paese incideranno però su un mercato già disastroso dal punto di vista congiunturale che strutturale. Occorre quindi un intervento del Governo e l'occasione potrebbe essere la Finanziaria in discussione in Parlamento. Ir

mancanza di provvedimenti il mercato italiano dell'auto aziendale è, infatti, destinato a subire ulteriori penalizzazioni. La soluzione per evitarlo è semplice: rispondere all'Europa adeguandosi all'Europa e quindi uniformare le nostre regole in materia di detraibilità dell'Iva e di deducibilità di ammortamenti e costi di esercizio agli standard dei maggiori Paesi europei. Questa è la via maestra. Se si volessero, però rinviare gli interventi strutturali a tempi migliori, ineludibile resterebbe comunque la necessità di misure congiunturali. Un provvedimento di grande impatto che potrebbe anticipare una più organica revisione strutturale potrebbe essere l'introduzione per un anno della detraibilità al 100% dell'Iva e anche sui fringe benefit un rialzo dal 90 al 100% della deducibilità del costo dal reddito di impresa del datore di lavoro. Poi, sempre sul piano congiunturale, efficace sarebbe l'inclusione degli autoveicoli tra i beni acquistabili con i benefici fiscali della Tremonti-Ter. E, infine, poiché pare che gli incentivi statali alla domanda di auto varati nel 2009 verranno confermati nel 2010 e, auspicabilmente, estesi, non si dovrebbe dimenticare ancora una volta di prevedere bonus studiati per le esigenze dell'auto aziendale. Il settore, infatti, non solo è in crisi, ma rischia di vedere peggiorare la sua situazione in un mercato dell'auto che, sia pure con molti limiti, si sta in qualche modo risolvendo.