

Danni ai veicoli aziendali: conseguenze sul piano fiscale e contabile

Il cambiamento climatico determina, con frequenza crescente, eventi atmosferici avversi, capaci di arrecare danni anche ingenti ai beni aziendali.

Il problema più ricorrente è quello della grandine, che spesso danneggia i veicoli aziendali, con conseguenze sul piano contabile e fiscale.

Ove il **danneggiamento** sia **rilevante**, rendendo necessaria la sostituzione di parti della carrozzeria, del parabrezza o di altri cristalli, il “deterioramento fisico” subito dal veicolo sembrerebbe costituire un’indicatore di **perdita di valore** (documento OIC 9, § 17) e il bene dovrebbe conseguentemente essere svalutato in applicazione del documento OIC 9, con imputazione della differenza tra valore recuperabile (ovvero, il maggiore tra il valore d’uso e il *fair value*) e valore netto contabile a Conto economico nella voce “B.10.c – Altre svalutazioni delle immobilizzazioni” (§ 11).

In tale ipotesi, sembrerebbe corretto **capitalizzare** le spese di riparazione fino a concorrenza del valore recuperabile, imputando la parte restante al Conto economico.

La capitalizzazione si giustificherebbe (nonostante evidentemente, nella specie, le riparazioni e le sostituzioni non possano produrre un aumento di capacità, produttività o sicurezza del cespite oppure un prolungamento della sua vita utile; documento OIC 16, § 16) in considerazione del ripristino, in conseguenza della riparazione oppure della sostituzione delle parti danneggiate, della funzionalità del veicolo precedente alla svalutazione.

Secondo una diversa soluzione proposta in dottrina, il danneggiamento e la riparazione dovrebbero essere considerati unitamente, con la conseguenza che il bene non dovrebbe essere svalutato e le spese di riparazione dovrebbero essere interamente **imputate a Conto economico** nell'esercizio di sostenimento.

Tale soluzione, che ha il pregio di una evidente semplificazione, trae fondamento dal documento OIC 16 (§ 51), ove stabilisce che, se la sostituzione riguarda soltanto una parte di un'immobilizzazione materiale e sia finalizzato a "mantenerne l'integrità originaria", i costi sostenuti a tale scopo rientrano tra i costi di manutenzione ordinaria.

Peraltro, la rilevazione unitaria del danneggiamento e della riparazione non determina criticità ove i due eventi si verificano nello stesso esercizio, ipotesi plausibile nel caso oggetto di esame, in specie per i soggetti con esercizio coincidente con l'anno solare.

Va da sé che le diverse soluzioni prospettate producono differenti effetti fiscali.

La perdita durevole di valore eventualmente rilevata in bilancio, in applicazione del documento OIC 9, a fronte del danneggiamento del bene **non è fiscalmente deducibile**, in linea con il principio generale in base al quale il TUIR disconosce la rilevanza delle componenti valutative.

Le spese di riparazione che dal bilancio non risultino imputate a incremento del costo dei beni ai quali si riferiscono, cioè non capitalizzate (manutenzione ordinaria), sono deducibili ai sensi dell'art. 102 comma 6 del TUIR, mentre le spese capitalizzate (manutenzione straordinaria) concorrono a formare il reddito d'impresa come maggior costo dei relativi beni ammortizzabili.

Laddove, poi, sia stata attivata una copertura assicurativa per gli eventi atmosferici, la liquidazione del risarcimento

da parte della compagnia assicurativa determina la rilevazione di una **sopravvenienza attiva**, da classificare nella voce "A.5 – Altri ricavi e proventi" (documento OIC 12, § 56; documento OIC 16, § 85).

Nel caso di specie, tale componente di reddito dovrà essere contabilizzato al netto dell'eventuale franchigia a carico dell'impresa.

Sotto il profilo fiscale, l'ipotesi del danneggiamento rilevante di un bene strumentale a fronte del quale è conseguito un indennizzo nello stesso periodo d'imposta in cui si è verificato l'evento dannoso è disciplinata (unitamente all'ipotesi della perdita) dagli artt. 86 comma 1 lett. b) e 101 comma 1 del TUIR, ai sensi dei quali il risarcimento, anche in forma assicurativa, costituisce fattispecie idonea a generare **plusvalenze imponibili** o minusvalenze deducibili.

Sotto il profilo quantitativo, la plusvalenza è costituita, nel caso in esame, dalla differenza fra l'indennizzo conseguito, al netto degli oneri accessori di diretta imputazione, e il costo non ammortizzato del bene (art. 86 comma 2 del TUIR).

Secondo la dottrina prevalente (che cita, al riguardo, la riunione degli Ispettori Titolari di Compartimento del 28-29 giugno 1989) e la giurisprudenza di merito (C.T. Reg. Palermo n. 224/7/05), in presenza di danneggiamento, l'indennizzo non deve essere confrontato con l'intero costo non ammortizzato (come avviene in caso di perdita di beni), ma occorre considerare il costo non ammortizzato per la sola **quota proporzionalmente riferibile** alla parte del bene danneggiato.

Nel caso di veicoli a deducibilità limitata, occorre, poi, rapportare l'importo così ottenuto all'ammortamento fiscalmente dedotto rispetto a quello complessivamente effettuato (art. 164 comma 2 del TUIR).

La divergenza fra i componenti di reddito rilevati in bilancio

e quelli fiscalmente rilevanti (determinati “a valori differenziali”) è riconciliata tramite variazioni in aumento/diminuzione in sede di dichiarazione dei redditi.

(MF/ms)