

Ilva e manovra le spine del governo. Riparte lo spread

Il differenziale con i titoli tedeschi chiude a 178. Ma Moody' vede un rafforzamento della ripresa

ROMA Mentre il caso Ilva precipita, col rischio concreto che l'acciaieria chiuda, e il decreto fiscale viene sommerso da mille emendamenti, tra i quali rispunta anche quello per l'Iva ridotta sugli assorbenti, il governo Conte prova a serrare i ranghi. Ma i mercati tornano ad agitarsi.

Ieri il differenziale di interesse tra i titoli di Stato italiani e tedeschi si è impennato e ha chiuso a 178 punti base, il massimo dalla formazione del nuovo esecutivo. Anche la Borsa chiude in calo, con le banche di nuovo nel mirino, nonostante l'agenzia di rating Moody's veda un rafforzamento della ripresa nel 2020 grazie al «clima politico più stabile», che il premier Giuseppe Conte vuol vedere alla

prova nella discussione della manovra.

«Serve spirito di squadra anche nelle aule parlamentari. Ci sarà un dialogo costante, ma la manovra non può essere stravolta» ha detto ieri Conte nel vertice di maggioranza seguito al Consiglio dei ministri. Riunione allargata anche ai sottosegretari, ai capigruppo di Camera e Senato, ai responsabili dei partiti. Sessanta persone a cui il premier ha raccomandato massima coesione, ed il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, ha promesso ogni sforzo per superare le divergenze. Intanto è stato riannesso l'emendamento bipartisan che porta l'Iva sugli assorbenti dal 22 al 10%, dichiarato prima inammissibile.

«Lavoreremo per migliorare le norme sulla plastica usa e getta e le auto aziendali» ha assicurato Gualtieri. L'Aniasa, che rappresenta il settore del noleggio dei veicoli, sostiene che le ultime modifiche portate al provvedimento che aumenta le tasse per i dipendenti, sarebbero «un boomerang», perché porterebbero le aziende a prorogare di un anno i contratti, «con il crollo delle immatricolazioni».

L'appello di Conte alla coesione troverà una prima verifica lunedì con gli emendamenti alla legge di Bilancio, che dovrebbe sbarcare nell'Aula della Camera il 3 dicembre. Matteo Renzi, però, dice che la manovra «tappa un buco, ma non basta», rilancia sulle infrastrutture e

promette battaglia per eliminare del tutto le «micro-tasse». Il Pd, con Andrea Orlando, torna invece a chiedere più fondi per il taglio del cuneo fiscale.

Mario Sensi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nodi

- Le divergenze all'interno della maggioranza giallorossa sulla manovra di bilancio e sulla gestione del caso Ilva sono tornare ad agitare i mercati finanziari

178

punti base

il livello raggiunto ieri dallo spread tra i titoli italiani e i corrispettivi tedeschi con scadenza a dieci anni (mercoledì aveva toccato quota 163)



Peso: 18%

Manovra, alla Camera ritorna in pista l'ipotesi di Iva ridotta sugli assorbenti

LE MISURE

ROMA Torna la riduzione dal 22 al 10 per cento dell'Iva su assorbenti e prodotti igienici femminili. O meglio, toccherà al Parlamento decidere se approvare o meno questo cambiamento legislativo molto atteso dall'universo femminile: il relativo emendamento al decreto fiscale, che in prima battuta era stato dichiarato inammissibile dalla commissione Finanze della Camera, è stato invece riammesso a seguito dei ricorsi presentati e ora sarà posto in votazione insieme alle altre proposte di modifica.

BATTAGLIA SENZA ESITO

Si tratta appunto di una battaglia già avviata in anni precedenti ma finora risultata senza esito. Nell'attuale disciplina dell'imposta sul valore aggiunto, l'aliquota del 22 per cento è quella ordinaria a cui è sottoposta la maggior parte dei beni e servizi, mentre altre voci

(ad esempio alimentari di prima necessità) sono al 4 per cento e altre ancora al 10. Il mondo delle donne ha sempre evidenziato come anche gli assorbenti siano di fatto un genere di prima necessità, chiedendo l'applicazione di un'aliquota più bassa: l'emendamento firmato da Laura Boldini (Pd) e condiviso poi da parlamentari dei vari schieramenti prevedeva il passaggio a quella del 10. Ora la Camera si esprimerà e in caso positivo insieme alla modifica sarà naturalmente approvata anche la relativa copertura finanziaria per il minor gettito Iva, comunque di importo contenuto.

DISPONIBILITÀ

Intanto dal vertice di maggioranza di ieri sera è emersa la disponibilità del governo ad apportare modifiche, oltre che alle norme sulla plastic tax e sulle auto aziendali (che fanno parte della legge di bilancio e dunque saranno discusse più in là) anche all'articolo 4 del decreto legge, che contiene il rafforzamento della responsabilità solidale tra committente e appaltatore. L'obbligo di versare le ritenute fiscali al posto

delle imprese fornitrici potrebbe essere limitato ai casi di più palese elusione, con un intervento sulle soglie previste in termini versamenti al fisco e di anni di attività delle aziende coinvolte. La scelta di limitare alle nuove immatricolazioni la stretta sulle vetture date in uso promiscuo ai dipendenti non convince comunque l'Aniasa, l'associazione di Confindustria del settore noleggio.

INCERTEZZE

Intanto però le incertezze della maggioranza (inevitabilmente connesse anche al caso Ilva) sono percepite con qualche nervosismo anche sul mercato del debito pubblico. E si ripercuotono, anche se questo non è l'unico fattore, sull'andamento dello spread tra Btp e Bund tedesco, che ieri con un balzo di ben 14 punti base in un solo giorno si è riportato a quota 168: un valore non più toccato da fine agosto ovvero dai giorni precedenti del governo Conte 2. A livello tecnico vengono ipotizzate anche altre cause per questo scatto: la prospettiva di un accordo eu-

ropeo sull'assicurazione dei depositi o le valutazioni che maturano in vista delle prossime mosse della Bce. Ma certo anche la situazione del nostro Paese viene seguita con qualche apprensione in più rispetto al recente passato. L'ampliamento del differenziale tra i due decennali ha portato con sé anche la chiusura negativa di Piazza Affari, appesantita proprio dall'andamento dei titoli bancari.

Luca Cifoni



Peso: 21%

Alla Camera torna in pista l'Iva ridotta sugli assorbenti

► Riammesso l'emendamento che porta l'aliquota al 10%: ora dovrà essere votato ► Il nervosismo nella maggioranza fa salire lo spread a quota 168 come a fine agosto

LE MISURE

ROMA Torna la riduzione dal 22 al 10 per cento dell'Iva su assorbenti e prodotti igienici femminili. O meglio, toccherà al Parlamento decidere se approvare o meno questo cambiamento legislativo molto atteso dall'universo femminile: il relativo emendamento al decreto fiscale, che in prima battuta era stato dichiarato inammissibile dalla commissione Finanze della Camera, è stato invece riammesso a seguito dei ricorsi presentati e ora sarà posto in votazione insieme alle altre proposte di modifica.

LA BATTAGLIA

Si tratta appunto di una battaglia già avviata in anni precedenti ma finora risultata senza esito. Nell'attuale disciplina dell'imposta sul valore aggiunto, l'aliquota del 22 per cento è quella ordinaria a cui è sottoposta la maggior parte dei beni e servizi, mentre altre voci (ad esempio alimentari di prima necessità) sono al 4 per cento e altre ancora al 10. Il mondo delle donne ha sempre evidenziato come anche gli assorbenti siano di fatto un genere di prima necessità, chiedendo l'applicazione di un'aliquota più bassa: l'emendamento firmato da Laura Boldini (Pd) e condiviso poi da parlamentari dei vari

schieramenti prevedeva il passaggio a quella del 10. Ora la Camera si esprimerà e in caso positivo insieme alla modifica sarà naturalmente approvata anche la relativa copertura finanziaria per il minor gettito Iva, comunque di importo contenuto.

LA RESPONSABILITÀ

Intanto dal vertice di maggioranza di ieri sera è emersa la disponibilità del governo ad apportare modifiche, oltre che alle norme sulla plastic tax e sulle auto aziendali (che fanno parte della legge di bilancio e dunque saranno discusse più in là) anche all'articolo 4 del decreto legge, che contiene il rafforzamento della responsabilità solidale tra committente e appaltatore. L'obbligo di versare le ritenute fiscali al posto delle imprese fornitrici potrebbe essere limitato ai casi di più palese elusione, con un intervento sulle soglie previste in termini versamenti al fisco e di anni di attività delle aziende coinvolte. La scelta di limitare alle nuove immatricolazioni la stretta sulle vetture date in uso promiscuo ai dipendenti non convince comunque l'Aniasa, l'associazione di Confindustria del settore noleggio.

LE INCERTEZZE

Intanto però le incertezze della maggioranza (inevitabilmente connesse anche al caso Iva) sono percepite con qualche nervo-

sismo anche sul mercato del debito pubblico. E si ripercuotono, anche se questo non è l'unico fattore, sull'andamento dello spread tra Btp e Bund tedesco, che ieri con un balzo di ben 14 punti base in un solo giorno si è riportato a quota 168: un valore non più toccato da fine agosto ovvero dai giorni precedenti del governo Conte 2. A livello tecnico vengono ipotizzate anche altre cause per questo scatto: la prospettiva di un accordo europeo sull'assicurazione dei depositi o le valutazioni che maturano in vista delle prossime mosse della Bce. Ma certo anche la situazione del nostro Paese viene seguita con qualche apprensione in più rispetto al recente passato. L'ampliamento del differenziale tra i due decennali ha portato con sé anche la chiusura negativa di Piazza Affari, appesantita proprio dall'andamento dei titoli bancari.

Luca Cifoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ENEL X HA FIRMATO UN ACCORDO PER ACQUISIRE IL 55% DI PAYTIPPEP

Francesco Starace
Ad di Enel



Peso: 25%

Torna l'Iva ridotta sugli assorbenti

Tensione tra i partiti, lo spread a 168

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Torna la riduzione dal 22 al 10 per cento dell'Iva su assorbenti e prodotti igienici femminili. O meglio, toccherà al Parlamento decidere se approvare o meno questo cambiamento legislativo molto atteso dall'universo femminile: il relativo emendamento al decreto fiscale, che in prima battuta era stato dichiarato inammissibile dalla commissione Finanze della Camera, è stato invece riammesso a seguito dei ricorsi presentati e ora sarà posto in votazione insieme alle altre proposte di modifica. Si tratta appunto di una battaglia già avviata in anni precedenti ma finora risultata senza esito. Nell'attuale disciplina dell'imposta sul valore aggiunto, l'aliquota del 22 per cento è quella ordinaria a cui è sottoposta la maggior parte dei beni e servizi, mentre altre voci (ad esempio alimentari di prima necessità) sono al 4 per cento e altre ancora al 10. Il mondo delle donne ha sempre evidenziato come anche gli assorbenti siano di fatto un genere di prima necessi-

tà, chiedendo l'applicazione di un'aliquota più bassa: l'emendamento firmato da Laura Boldini (Pd) e condiviso poi da parlamentari dei vari schieramenti prevedeva il passaggio a quella del 10. Ora la Camera si esprimerà e in caso positivo insieme alla modifica sarà naturalmente approvata anche la relativa copertura finanziaria per il minor gettito Iva, comunque di importo contenuto.

Intanto dal vertice di maggioranza di ieri sera è emersa la disponibilità del governo ad apportare modifiche, oltre che alle norme sulla plastic tax e sulle auto aziendali (che fanno parte della legge di bilancio e dunque saranno discusse più in là) anche all'articolo 4 del decreto legge, che contiene il rafforzamento della responsabilità solidale tra committente e appaltatore. L'obbligo di versare le ritenute fiscali al posto delle imprese fornitrici potrebbe essere limitato ai casi di più palese elusione, con un intervento sulle soglie previste in termini versamenti al fisco e di anni di attività delle aziende coinvolte. La scelta di limitare alle nuove immatricolazioni la stretta sulle vetture date in uso promiscuo ai dipendenti non convince comunque l'Aniasa, l'associazione di Confindustria

del settore noleggio.

LE INCERTEZZE

Intanto però le incertezze della maggioranza (inevitabilmente connesse anche al caso Ilva) sono percepite con qualche nervosismo anche sul mercato del debito pubblico. E si ripercuotono, anche se questo non è l'unico fattore, sull'andamento dello spread tra Btp e Bund tedesco, che ieri con un balzo di ben 14 punti base in un solo giorno si è riportato a quota 168: un valore non più toccato da fine agosto ovvero dai giorni precedenti del governo Conte 2. A livello tecnico vengono ipotizzate anche altre cause per questo scatto: la prospettiva di un accordo europeo sull'assicurazione dei depositi o le valutazioni che maturano in vista delle prossime mosse della Bce. Ma certo anche la situazione del nostro Paese viene seguita con qualche apprensione in più rispetto al recente passato.

L. Ci.

**RIAMMESSO L'EMENDAMENTO
CHE PORTA L'ALIQUTA
AL 10 PER CENTO
LE LITI NELLA MAGGIORANZA
FANNO RIALZARE
IL RENDIMENTO DEI BTP**



Peso: 16%

DDL BILANCIO: ANIASA, ANCHE RIFORMULATA TASSA SU AUTO AZIENDALE E' AUTOGOL

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 14 nov - "La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6)". E' questo il commento dell'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia. La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica. 'Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura', dichiara Massimiliano Archiapatti - Presidente di Aniasa, 'Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali'.

red

(RADIOCOR) 14-11-19 17:01:57 (0469) 5 NNNN

Aniasa, tassa auto aziendale clamoroso autogol per l'ambiente

red-Cam

Askanews 14 novembre 2019

Roma, 14 nov. (**askanews**) - "La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6)". E' questo il commento dell'ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura", dichiara Massimiliano Archiapatti - Presidente di ANIASA, "Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali".

DDL BILANCIO: ANIASA, ANCHE RIFORMULATA TASSA SU AUTO AZIENDALE E' AUTOGOL

"La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti i veicoli sono Euro6)". E' questo il commento dell'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia. La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica. 'Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura', dichiara Massimiliano Archiapatti - Presidente di Aniasa, 'Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali'.

QUATTORRUOTE

NOLEGGIO

Auto aziendali

Con la tassa un miliardo in meno per l'Erario



Redazione Online

Publicato il 14/11/2019



Aniasa prova a fare un po' di chiarezza nel tourbillon di numeri relativi all'impatto della nuova tassa sulle **auto aziendali**, ribadendo che la norma, anche se mitigata, avrà un impatto depressivo sull'intero settore automotive. Secondo l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, la stangata causerà un buco al **fisco** di circa 700 milioni di euro, ovvero la differenza tra le minori entrate previste (oltre 1 miliardo di euro) e il gettito previsto dal ministero dell'Economia (300 milioni). Anche perché le aziende "prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni stimate in ben 300 mila unità".

"Il green è una scusa". Aniasa rincara la dose, accusando il ministero di nascondersi dietro la scusa degli obiettivi green della nuova norma, che nella realtà va a colpire lo strumento più efficace per accelerare il ricambio del parco veicolare nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre dieci anni di anzianità media. Le auto aziendali, infatti, hanno un ciclo di vita medio pari a quattro anni, destinato a salire ad almeno cinque per effetto della miope misura. "Chiediamo al governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal ministro Gualtieri - ha spiegato **Massimiliano Archiapatti**, presidente Aniasa - Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso tre euro di entrate per lo Stato e gli enti locali".

Auto aziendali, tassa sui nuovi contratti

La tassa sulle auto aziendali si paga sui nuovi contratti e non riguarda le auto ibride ed elettriche. Per gli esperti del settore il Governo va incontro ad un clamoroso autogol per l'ambiente, il fisco e il mercato auto



[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Pinterest](#)

Ennesimo colpo di scena sulla tassa che riguarda la auto aziendali e che verrà applicata sui **nuovi contratti**. Ad annunciarlo il Ministro della Finanze Roberto Gualtieri, durante l'audizione sulla Manovra 2020 davanti alle commissioni riunite di Camera e Senato.

Tassa auto aziendali sui nuovi contratti nella Manovra 2020

La tassa sulle auto aziendali, inserita nel testo della Manovra 2020, verrà applicata ai **nuovi contratti**, e a non a tutti come inizialmente previsto. Non pagano la tassa, in ogni caso, le vetture utilizzate dagli **agenti** e dai **rappresentanti di commercio**, le auto ibride ed elettriche.

Infatti nel suo intervento il Ministro delle Finanze ha dichiarato che la tassa sulle auto aziendali è una **misura ambientale** che vuole spingere le aziende a dotarsi di auto non inquinanti. Secondo le stime di Gualtieri saranno **300mila i veicoli** coinvolti dal provvedimento.



La tassa sulle auto aziendali nella Manovra 2020 viene applicata sui nuovi contratti

Critiche alla tassa sulle auto aziendali

L'attuale Governo ed il Ministro Gualtieri sono mossi **dall'animo green militante, ma che non valuta attentamente gli effetti che possa generare** questo provvedimento. Innanzitutto rischia di indebolire ancora di più il **mercato auto** e spingerà le aziende a **ritardare** il rinnovamento delle proprie flotte, con l'effetto di avere in dotazioni **veicoli ancora più vecchi e inquinanti**.

Le auto ibride e soprattutto le elettriche, ancora **non sono adatte** alle esigenze dell'aziende e dei loro dipendenti che macinano molti km soprattutto sulle **lunghe distanze**.



La tassa auto aziendali potrebbe rivelarsi controproducente

Clamoroso autogol per l'ambiente, "il fisco" e il mercato automotive – commenta l'ANIASA

L'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli – *la miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro 6).*

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica:

- **Via la foglia di fico del "green":** aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il **rinnovo del parco veicolare nazionale**, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.
- **I conti del Ministero non tornano.** La norma produrrà, secondo le stime ANIASA, una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre **300.000 immatricolazioni in meno** per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro. Il Ministero ha valutato bene questo impatto?
- **Colpo di grazia all'industria automotive.** L'auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni) subirà da gennaio 2020 un **brusco stop** che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese. Senza contare che la norma spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla **vettura di proprietà**, utilizzando soluzioni fuori dal tempo, come il **rimborso chilometrico**, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

Tassa auto aziendale: “un clamoroso autogol per l’ambiente, il fisco e il mercato automotive”

1

4 novembre 2019



“La miope stangata fiscale sull’auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell’Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell’auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l’Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell’auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6)”.

E’ questo il commento dell’**ANIASA**, l’Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull’auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell’Economia.

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall’altro, conferma il miope impatto depressivo sull’ambiente, sulle entrate erariali e sull’intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica:

- **Via la foglia di fico del “green”:** aumentare oggi la tassazione dell’auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d’Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.
- **I conti del Ministero non tornano.** La norma produrrà, secondo le stime ANIASA, una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l’Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro. Il Ministero ha valutato bene questo impatto?
- **Colpo di grazia all’industria automotive.** L’auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni) subirà da gennaio 2020 un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul

mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese. Senza contare che la norma spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla vettura di proprietà, utilizzando soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

*“Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura”, dichiara **Massimiliano Archiapatti** – Presidente di ANIASA, “Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull’erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l’obiettivo del Governo è fare cassa con l’auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali”.*

Tassazione auto aziendali: ANIASA invita il Governo a invertire la rotta

Proseguire sulla direttrice attuale porterebbe a segnare un "autogol"

"Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito, per ogni euro di super-ammortamento concesso, 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali".

Massimiliano Archiapatti, Presidente di ANIASA (Associazione Nazionale Industria Autonoleggio e Servizi Automobilistici) non appare né convinto, né tanto meno rassicurato dalla **modifica alla nuova misura sulla tassazione delle auto aziendali**, anticipata dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, Roberto Gualtieri: calcolo ai fini fiscali dell'intero valore del veicolo solo per le immatricolazioni successive all'entrata in vigore della Legge di Bilancio.

Nel chiedere un altro incontro al titolare del dicastero, teso all'apertura di un reale confronto sul punto, Archiapatti ha definito il provvedimento *"un vero e proprio autogol"*, dal momento che le analisi compiute dall'associazione confindustriale sono arrivate a legare alla misura *"pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario"*.

Leggi anche: Quanto ci costerebbe la nuova misura

La stretta sul piano fiscale provocherebbe, secondo le ultime stime di ANIASA, **danni economici per oltre un miliardo di euro**, con 700 milioni di euro di differenza in negativo rispetto a quanto previsto dal MEF come entrate in più.

Le auto aziendali coprono al momento il 40 per cento di tutto l'immatricolato. Tassarle nella forma indicata dal Governo darebbe, a partire già da gennaio 2020, il *"colpo di grazia"* a un settore industriale, quello automotive, che non si è ancora del tutto ripreso dalla crisi del 2008 e che è stato sostenuto nel corso del decennio seguente proprio dalle vendite di prodotto alle imprese.

Tralasciando per un attimo il pericolo di **ritorno**, per convenienza, **dei dipendenti all'auto di proprietà**, con la perdita del controllo sull'utilizzo del mezzo e il venir meno della tracciabilità tributaria (ma allora a che cosa servirebbero strumenti come la fatturazione elettronica e la carta carburante?!), altri effetti collegati alla ipotizzata applicazione della misura consisterebbero nel **prolungamento dei contratti di noleggio** e nella

conseguente **battuta d'arresto del processo di rinnovo del parco circolante nazionale**. Si passerebbe automaticamente da un ciclo di vita del veicolo di quattro anni (corrispondente alla durata del contratto) ad almeno uno di più.

Tassa auto aziendale: autogol per l'ambiente, "fisco" e mercato automotive

[FleetMan](#) 14 Novembre 2019 [Tassa auto aziendale: autogol per l'ambiente, "fisco" e mercato automotive2019-11-14T15:27:09+01:00](#) [Noleggio](#) [No Comment](#)



La nuova versione della stretta fiscale determinerà il collasso del mercato dell'auto a partire da gennaio 2020 e conseguenti minori entrate per l'Erario pari a oltre 1 miliardo di euro

Tassa auto aziendale –La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6).

E' questo il commento dell'ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica:

- **Via la foglia di fico del "green":** aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di

anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.

- **I conti del Ministero non tornano.** La norma produrrà, secondo le stime ANIASA, una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro. Il Ministero ha valutato bene questo impatto?
- **Colpo di grazia all'industria automotive.** L'auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni) subirà da gennaio 2020 un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese. Senza contare che la norma spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla vettura di proprietà, utilizzando soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

Tassa auto aziendale

*“Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura”, dichiara **Massimiliano Archiapatti** – Presidente di ANIASA, “Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali”.*

Redazione Fleetime

La stangata fiscale sull'auto aziendale è anti-ecologica e anti-economica

di [Marina Marzulli](#)

Come denuncia l'associazione di categoria Aniasa, la stangata fiscale sull'auto aziendale, nella sua nuova formulazione anticipata dal ministro, è un clamoroso autogol anche dal punto di vista ambientale, oltre che da quello economico.

Il **ministro dell'Economia Roberto Gualtieri** la ha definita “*Una misura ambientale, che serve al rinnovamento del parco auto, ma va comunque migliorata per evitare che si traduca in un aumento delle tasse per i dipendenti*”. Ma la **stangata fiscale sull'auto aziendale**, nella sua **nuova formulazione anticipata dal ministro**, è in realtà un clamoroso **autogol anche dal punto di vista ambientale**.

UNA MISURA ANTI ECOLOGICA

Lo ribadisce **Aniasa**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, che evidenzia come aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significhi, in realtà, **ostacolare il rinnovo del parco auto circolante**.

Leggi anche: Perché il parco auto circolante è vecchio?

Infatti, **l'età media delle auto sulle strade italiane è di oltre 10 anni**, con tutti i problemi di inquinamento e sicurezza che le vetture più vecchie comportano. **Le auto aziendali, invece, hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni**: sono più ecologiche, più sicure, più al passo con i tempi (nel noleggio tutti veicoli sono Euro6). **Aumentando la pressione fiscale, le aziende prorogheranno i contratti** in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Così anche le auto aziendali allungheranno il loro ciclo di vita di almeno un anno. Un autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente sul settore virtuoso delle auto aziendali.



MINORI ENTRATE FISCALI

La rivisitazione della misura riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione (“solo” 300mila), ma rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto. Già dal 2020 porterà **minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro**, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal Ministero dell'Economia.

La norma produrrà, secondo le stime di Aniasa, una proroga generalizzata dei contratti in essere e **oltre 300.000 immatricolazioni in meno** per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro.

*“Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura. Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. **Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali**”.*

Massimiliano Archiapatti, Presidente di Aniasa



AUTOMOTIVE IN CRISI

Senza contare l'impatto sull'industria automotive, visto che **l'auto aziendale oggi rappresenta il 40% delle nuove immatricolazioni**. Da gennaio 2020 è prevedibile un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale. Altre possibili conseguenze nefaste: **il ritorno dei dipendenti alla vettura di proprietà**, con soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria. In totale contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.



Tassa sull'auto aziendale, Aniasa: “Un clamoroso autogol per l'ambiente, il fisco e il mercato automotive”

14 Novembre 2019

Per Aniasa la nuova versione della stretta fiscale determinerà il collasso del mercato dell'auto a partire da gennaio 2020 e conseguenti minori entrate per l'Erario pari a oltre 1 miliardo di euro.

“La **miope stangata fiscale sull'auto aziendale**, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo **impatto depressivo sul mercato dell'auto** a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà **minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro**, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF”. E' questo il commento di **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

Secondo Aniasa, le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. “Un vero e proprio **autogol dal punto di vista economico ed ambientale** – spiega l'Associazione in una nota – che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6)”.



Aniasa spiega inoltre che se la rivisitazione della misura da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altra conferma il **“miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica”**.

“Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura”, ha dichiarato **Massimiliano Archiapatti – Presidente di Aniasa**. “Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: **ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale**, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali”.

Aniasa, tassa auto aziendale clamoroso autogol per l'ambiente

"La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6)". E' questo il commento dell'ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura", dichiara Massimiliano Archiapatti - Presidente di ANIASA, "Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali".

Attualità

Tassa sull'auto aziendale: “un clamoroso autogol per l'ambiente, il fisco e il mercato automotive”

14 novembre 2019



“La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6)”.

E' questo il commento dell'**ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica:

- **Via la foglia di fico del “green”:** aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.
- **I conti del Ministero non tornano.** La norma produrrà, secondo le stime ANIASA, una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro. Il Ministero ha valutato bene questo impatto?

· **Colpo di grazia all'industria automotive.** L'auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni) subirà da gennaio 2020 un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese. Senza contare che la norma spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla vettura di proprietà, utilizzando soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

*“Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura”, dichiara **Massimiliano Archiapatti** – Presidente di ANIASA, “Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali”.*



Stangata auto aziendali: stretta solo sui nuovi contratti

Non è retroattiva: così il nuovo disegno legge. Ma l'Aniasa preme per una normativa diversa

di Walter Gobbi

14/11/2019, 13:04

Ennesima giravolta del governo in tema di tassa auto aziendali dipendenti: stretta solo sui nuovi contratti. Sulle nuove immatricolazioni. Un esecutivo che, in fatto di sicurezza stradale e mobilità, sta mostrando la sua inadeguatezza. Durante l'audizione sulla manovra davanti alle commissioni riunite di Camera e Senato a Palazzo Madama, ha parlato il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri.

Ecco l'annuncio: la norma verrà applicata solo ai nuovi contratti. Non a tutti come inizialmente previsto. Quindi, colpite 300.000 auto aziendali, non milioni di auto aziendali. Perché 300.000? Perché queste sono le auto nuove che ogni anno le aziende fanno entrare nel parco, nella flotta.

Tasse Auto Aziendali 2020 solo nuovi contratti.

La tassa non riguarderà le auto aziendali utilizzate dagli agenti e dai rappresentanti di commercio. Le auto aziendali elettriche e ibride non pagheranno. Il ministro spinge affinché le aziende si dotino di auto non inquinanti.

Un pasticcio da paura.

Così, alla fine, se questa norma passa, le società dovranno dirigersi verso le auto indicate dal governo. Un'assurdità. Le aziende hanno specifiche esigenze di mobilità, legate a mille fattori. Per esempio, se un'auto aziendale deve percorrere 30.000 km annui, è allucinante che debba dirigersi verso un'elettrica. È ovvio che preferisca una macchina a gasolio. In epoca di crisi, con la disoccupazione che è uno psicodramma sociale, imporre una regola simile è un controsenso.

Le osservazioni dell'Aniasa.

Intanto, l'Aniasa (Associazione autonoleggio) va all'attacco. In considerazione della situazione di difficile transizione industriale che sta affrontando la filiera nazionale dell'auto (che sta richiedendo ingenti investimenti). C'è la necessità di sostenere il mercato delle auto aziendali. Così, l'Aniasa richiede il ritiro immediato della tassa auto aziendali. E la contestuale introduzione di disposizioni concrete ed efficaci per agevolare la transizione verso la decarbonizzazione del settore.

Disastro del governo conte bis.

Occhio: la novità legislativa colpirebbe pesantemente i dipendenti che ricevono l'auto in benefit come parte della loro retribuzione salariale. E influirebbe anche sulle aziende per le quali aumenterebbe l'imponibile contributivo e l'onere per il TFR. In definitiva, verrebbe azzerato l'appeal fiscale e contributivo oggi presente in caso di assegnazione di auto in uso promiscuo a dipendenti. Complimenti al governo M5S-Pd.



DDL BILANCIO, AUTO AZIENDALE: “UNA MAZZATA SUI LAVORATORI CHE FRENA IL RINNOVO DEL PARCO CIRCOLANTE E PENALIZZA LE VETTURE MENO INQUINANTI”

Una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del **#noleggio** a lungo termine (circa 60.000 unità in meno previste per il prossimo anno) con minori entrate per l’Erario e gli enti Locali pari a 260 milioni, e importanti ricadute sociali nell’intero comparto **#automotive**. Per recuperare risorse, invece di intaccare la busta paga di 2 milioni di dipendenti tassandoli su beni aziendali, il Governo dovrebbe concentrarsi sul ripristino del super-ammortamento, che produrrebbe maggiori entrate tributarie, contribuendo allo svecchiamento del parco **#auto** e alla più rapida immissione di veicoli meno inquinanti.

E’ questo il commento dell’**ANIASA**, l’Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del **#noleggio** veicoli, al dibattito in corso sulla discussa norma nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta la tassazione sull’uso dell’auto aziendale.

Di fronte a tale inasprimento fiscale è preventivabile una riduzione per il 2020 di almeno il 20% delle immatricolazioni del settore del **#noleggio** a lungo termine (circa 60.000 unità in meno previste per il 2020) con minori entrate per l’Erario e gli enti Locali pari a 190 milioni di euro, minori entrate che aumenterebbero a 260 milioni, considerando l’intero comparto dell’auto aziendale.

*“Aumentare oggi la tassazione dell’auto aziendale già pesante e farragিনosa”, dichiara **Massimiliano Archiapatti** – Presidente di **#aniasa**, “significa colpire intenzionalmente le capacità produttive del Paese, i lavoratori e un settore completamente fiscalizzato, che rappresenta sicuramente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d’Europa con oltre 10 anni di anzianità.*

Con questa misura si favorirebbe tra l’altro il ritorno a soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

*Per ovviare ad ogni aspetto di tale scenario ostile all’automotive e venire incontro alle esigenze delle casse statali, basterebbe poco: ripristinare il superammortamento per le **#auto** ad uso strumentale, una saggia misura che ha portato maggiori entrate erariali (1 euro di super-ammortamento si è trasformato in 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali), un aumento delle immatricolazioni con veicoli meno inquinanti e più sicuri, e quindi lo svecchiamento del parco circolante (il vero e unico provvedimento realmente a favore dell’ambiente). Considerando solo le vetture del **#noleggio** a lungo termine, tutti veicoli Euro 6, questa misura ha prodotto nel 2016 e 2017 rispettivamente 34.400 e 30.200 immatricolazioni in più (con maggiori entrate per l’Erario rispettivamente di 170 e 148 milioni di euro), promuovendo maggior correttezza fiscale, funzione fisiologicamente esercitata dal **#noleggio** lungo termine.*

Replicarla sarebbe saggio per un Governo in cerca di nuove risorse economiche e interessato ad ambiente e sviluppo.”