

# Auto, frenano le vendite: - 4,6%

**Immatricolazioni.** A Bergamo mercato in controtendenza rispetto a quello nazionale (+6,7%)  
Stallo delle vetture a benzina, crollo del diesel (-30,6%). Epis (Ascom): bene l'intesa Fca-Peugeot

**ANDREA IANNOTTA**

Una stangata fiscale che potrebbe portare ad una riduzione delle immatricolazioni nel settore del noleggio di almeno il 20%, secondo stime dell'Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore, se verrà confermato l'aumento della tassazione sull'uso promiscuo delle auto aziendali. «Con questa idea - precisa Lorenzo Epis, presidente degli Autosalonisti Ascom e titolare dell'omonimo salone auto di Scanzososciate - si raschia il fondo del barile e non si comprende che si danneggia ulteriormente il settore. Con questa norma ci sarebbe infatti anche una diminuzione sensibile negli introiti dell'Iva».

Il comparto è già alle prese con un calo delle immatricolazioni. Almeno a Bergamo. In ottobre infatti, nella provincia il calo di vendite è stato del 4,6%, a fronte di un aumento, invece, a livello nazionale del 6,7% («un recupero solo apparente - ha precisato l'Unrae, l'Unione nazionale dei rappresentanti di auto estere - perché confrontato con un ottobre 2018 molto debole»).

Nella top ten dei modelli più venduti, torna in testa la Fiat Panda, con 115 unità immatri-

colate, seguita da Lancia Ypsilon (110 pezzi) e Volkswagen Polo (94 auto).

A Bergamo poi è proseguito il calo delle autovetture alimentate a gasolio. Un ulteriore tonfo del 30,6% che fa riflettere. Ormai, solo una vettura diesel è immatricolata a fronte di 3 a benzina, un rapporto che solo un paio di anni fa era l'inverso. In stallo le vetture alimentate a benzina (+0,3%), prosegue il boom delle metano (+466,7%, con vetture finalmente disponibili) ed elettriche (+142,9%), anche se con 17 auto immatricolate stiamo sempre parlando di settore di nicchia.

«Pesa ancora il discorso mediatico - aggiunge Epis - che penalizza questo tipo di motorizzazione, nonostante i nuovi modelli siano dotati di propulsori che inquinano meno del benzina. Devo dire però che, invece, sul mercato dell'usato le auto a gasolio si vendono bene. È il nuovo che è stato bersagliato».

«Il calo è evidente - sostiene Paolo Ghinzani, del direttivo Concessionari Ascom e direttore di Ghinzani Group - ma dal nostro osservatorio notiamo che ora gli automobilisti si stanno ricredendo, perché il diesel ora inquina di meno del benzina e fa spendere di meno. Dal 2020

Le immatricolazioni nella Bergamasca							
LA TOP TEN DEI MODELLI ottobre 2019		Quote in %		LA TOP TEN DEI MODELLI ottobre 2018		Quote in %	
	Fiat Panda	115	4,1		Fiat Panda	173	5,9
	Lancia Ypsilon	110	3,9		Lancia Ypsilon	133	4,5
	Volkswagen Polo	94	3,4		Toyota Yaris	105	3,6
	Opel Corsa	93	3,3		Volkswagen Polo	99	3,4
	Volkswagen T-cross	86	3,1		Renault Clio	97	3,3
	Toyota Yaris	84	3,0		Peugeot 2008	71	2,4
	Renault Captur	80	2,9		Peugeot 208	69	2,4
	Peugeot 208	77	2,8		Volkswagen Golf	66	2,3
	Citroen C3	77	2,8		Citroen C3	65	2,2
	Dacia Duster	65	2,3		Dacia Sandero	65	2,2
TOTALE		2.794		TOTALE		2.930	
Alimentazione				Alimentazione			
GENNAIO-OTTOBRE 2019		GENNAIO-OTTOBRE 2018		GENNAIO-OTTOBRE 2018		var.% 2019/2018	
Benzina	16.394	13.513	21,3				
Diesel	7.393	10.505	-29,6				
Gpl	1.903	1.634	16,5				
Ibrida	1.875	1.672	12,1				
Metano	416	450	-7,6				
Elettrica	152	39	289,7				
TOTALE	28.133	27.813	1,2				

Fonte: Elaborazioni Centro Studi e Statistiche UNRAE - Metodo UNRAE

poi le norme sulle emissioni saranno ancora più restrittive e le Case costruttrici non abbandonano la produzione dei motori a gasolio».

Epis poi spende due parole sui possibili riflessi derivanti dall'ipotesizzato «matrimonio» tra Fca e Psa. «Questa fusione la vivremo sulla nostra pelle - dice - perché Fiat potrà approvvi-

gionarsi delle piattaforme sul elettrico e ibrido, territorio su cui è indietro, e Psa potrà sfruttare la penetrazione nei mercati americano e altri dove Fca è presente. Ma se Fiat punta all'integrazione con i modelli Peugeot e altri del gruppo Psa, questo vuol dire che molte fabbriche dell'indotto in Italia vedranno ridimensionare la loro produ-

zione. Con conseguenti ricadute occupazionali».

«Per Fca l'intesa rappresenta un grande aiuto per l'elettrico, dove non ha nulla - aggiunge Ghinzani - perché intanto sta tenendo il mercato con modelli piccoli. Per Psa l'accordo apre invece le porte al mercato americano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Auto aziendali, per le associazioni è rischio boomerang sulle entrate fiscali



*Il ministro Gualtieri ha assicurato che la nuova tassazione non riguarderà il parco auto esistente. Ma per Confindustria così si bloccherà il mercato e le aziende non faranno altro che rinnovare i contratti, con danni da 1 miliardo a fronte dei 300 milioni di gettito previsto*

di RAFFAELE RICCIARDI

15 Novembre 2019

**MILANO** - Tassare le auto aziendali potrebbe rappresentare un boomerang per le casse dello Stato. E' il messaggio (interessato) che l'Aniasa, l'associazione confindustriale che rappresenta il settore del noleggio veicoli, ha lanciato all'esecutivo mentre si studia la messa a punto dei correttivi al balzello sul *fringe benefit*.

Con la versione originaria della Manovra sono cambiati i meccanismi per dedurre i costi sostenuti per i veicoli aziendali. Le auto aziendali sono state divise in tre gruppi, a seconda della quantità di emissioni. A ciascun gruppo di auto corrisponde una diversa determinazione del reddito da lavoro dipendente soggetto quindi a tassazione Irpef.

Oggi i dipendenti che hanno l'auto come benefit se la vedono in parte tassare. Come? Si prende il "costo chilometrico d'esercizio" che viene fissato ogni anno dall'Acì e comunicato al Ministero dell'Economia, che lo pubblica in Gazzetta Ufficiale. Secondo il testo del 20 dicembre 2018, ad esempio, un'Alfa Mito 1.4 da 77 cavalli costa 0,448 euro per chilometro. Siccome il costo è annuo, si moltiplica convenzionalmente per 15 mila chilometri. Per ottenere il valore reddituale, infine, si applica la percentuale del 30%: quell'auto come fringe benefit vale 2.016 euro e su questo valore il dipendente paga la sua aliquota Irpef.

Con la nuova norma, cambiano le cose. Per le auto elettriche o ibride, si considera reddito ancora una percentuale pari al 30% del fringe benefit calcolato come visto sopra. Per quelle a basse emissioni si sale invece al 60% (fino a 160 grammi di biossido di carbonio per chilometro) e per quelle inquinanti si arriva al 100%: tutto il valore del *fringe benefit* viene di fatto tassato come parte dello stipendio. Restano agevolati con il valore minimo (30%) tutti i veicoli concessi agli addetti alla vendita, agli agenti e ai rappresentanti.

Il gettito previsto è di 332 milioni nel primo anno, poi si oscilla per attestarsi intorno a 360

milioni a regime.

La prima concessione fatta dal ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, è stata sulla non-retroattività del provvedimento, che dunque non dovrebbe andare a colpire coloro che già posseggono un'auto ma solo le nuove immatricolazioni. Chiarita anche la portata della norma che - ha precisato il ministro - si rivolge a una platea di 300 mila vetture e non di circa 2 milioni, come circolato nei giorni passati.

Ma anche dopo questi annunci le critiche non si sono fermate. Dall'Aniasa, l'associazione confindustriale che rappresenta il settore del noleggio veicoli, hanno stimato che la norma produrrà "una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il prossimo anno". Le aziende avrebbero infatti già pronta la via di fuga: limitarsi a rinnovare i contratti in essere e non acquisire (sia con leasing, che attraverso proprietà o noleggi) nuove vetture. Così facendo, calcola l'associazione, l'Erario e gli enti Locali finirebbero per perdere in tasse e balzelli una cifra "ben superiore a 1 miliardo di euro", tre volte quello che la misura si propone d'incassare. Il paradosso messo in evidenza è poi che con la norma si andranno a sfavorire auto che hanno una vita media di 4 anni, contro gli 11 delle auto private, a tutto danno dell'ambiente. Senza contare che le auto aziendali valgono il 40% del mercato dell'auto che andrebbe in ulteriore e grande difficoltà.

## Tassa sull'auto aziendale: un clamoroso autogol "green"



di Massimiliano Archiapatti\*

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 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).

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 di Aniasa, una proroga generalizzata dei contratti in re 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 pertanto 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 a 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.

\*Presidente di Aniasa

## Aumento delle tasse sulle auto aziendali: impatto recessivo

di Emiliano Ragoni

Pubblicato 15 novembre 2019

L'Aniasa stima che le entrate dovute alla nuova tassa saranno inferiori ai mancati incassi per il calo di vendite.



**STANGATA RECESSIVA** - Ormai sembra certo che nella Legge di bilancio per il 2020 ci sarà una stangata per le [auto aziendali](#), con aumento della **tassazione** in base alle emissioni di CO2 ([qui](#) la news). Tre le fasce ipotizzate, quella delle auto con tassazione al 30% (che è quella attuale), quella al 60% e quella al 100%. Sul tema è intervenuta l'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, che conferma il forte **impatto recessivo** del provvedimento sul comparto automobilistico. Dal 2020 determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 700 milioni di euro, calcolata come differenza tra le minori entrate previste per le mancate vendite, oltre 1 miliardo di euro, e il gettito ipotizzato dal ministero dell'Economia, 300 milioni.

**VALGONO IL 40%** - Infatti, secondo l'Aniasa, le aziende saranno indotte a prorogare i contratti in essere, **rinunciando a nuove immatricolazioni** (si prevedono 300.000 immatricolazioni in meno), tipologia di scelta che impatterà negativamente sia dal punto di vista economico, che ambientale (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro 6). Le auto aziendali, che valgono oggi il 40% delle nuove immatricolazioni, attualmente hanno un ciclo di vita di 4 anni che, in virtù dell'impatto di questa misura, si allungherà di almeno un anno. La nuova norma potrebbe poi spingere i dipendenti a valutare il ritorno alla vettura di proprietà.

**ALTRE STRADE** - Secondo l'Aniasa, se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'**auto aziendale**, è necessario ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale; una misura che in passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso tre euro di entrate per lo Stato e gli enti locali.

## Auto aziendali – Con la tassa un miliardo in meno per l’Erario

[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".

15/11/2019

### **ANIASA, la tassa sull'auto aziendale sarà un autogol per ambiente e fisco, oltre che per il mercato automotive**



La 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 l'impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica. Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa, secondo l'Associazione, 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.

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. Si chiede quindi ANIASA: il Ministero ha valutato bene questo impatto?

Inoltre, riporta ANIASA, 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. La norma spingerebbe inoltre 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”.

