

Auto aziendale, la tassa ridotta al 60% non frena le polemiche

Non convince la frenata del Governo sulla stretta che si intende dare alla tassazione del fringe benefit legato alle auto aziendali. Continuano le proteste degli operatori. E per il vice ministro al Mise, Stefano Buffagni, la modifica alla norma non basta, bisogna fare di più in Parlamento. **Caprino e De Stefani** a pag. 4

FRINGE BENEFITS

Quasi mille euro in più
per i redditi da 50mila euro
Buffagni: modifica non basta

Auto aziendali, la stretta colpisce di più i redditi medio-bassi

I conti. Con uno stipendio lordo di 50mila euro per una vettura media nuove tasse fino a 900 euro
Il viceministro Buffagni: la modifica non basta

Maurizio Caprino
Luca De Stefani

Non convince la frenata del Governo sulla stretta che si intende dare alla tassazione del fringe benefit legato alle auto aziendali. La rimodulazione dell'aumento del chilometraggio che si presume fiscalmente come uso privato - e quindi finisce nel reddito imponibile del dipendente o dell'amministratore - è stata preci-

sata nelle bozze del disegno di legge di Bilancio circolate ieri, ma non ha smorzato le critiche degli operatori. Né le preoccupazioni dei lavoratori: comporta un raddoppio diffuso della tassazione, che colpisce di più i redditi medio-bassi.

Negli esempi delle tabelle a destra, nell'ipotesi più frequente l'aggravio pesa quasi per l'1,8 su un reddito di 50.000 euro e per l'1% su un reddito doppio. Si può arrivare a oltre il 6%

nelle ipotesi più sfavorevoli. E se si considerassero redditi sotto i 50.000 euro, l'effetto si vedrebbe ancor più.

In sostanza, da una triplicazione generalizzata dell'aggravio, si passa a un raddoppio per la maggior parte

Peso: 1-3%, 4-59%

della platea. L'onere triplicato resta per una minoranza che usa auto soprattutto a benzina, mentre rispetto a oggi non cambia il trattamento su elettriche e ibride e sui mezzi utilizzati da chi è addetto alle vendite.

Oggi il valore del fringe benefit che finisce in busta paga è il 30% del costo chilometrico annuo determinato in base alle tabelle Aci per una percorrenza annua di 15.000 km. In pratica, è come se il fisco presumesse che 4.500 km (il 30% di 15.000) vengano percorsi nel tempo libero e per questo entrano nel reddito imponibile. Dal 2020, secondo l'ultima bozza, al 30% resterebbero fermi solo gli utilizzatori di mezzi ibridi o elettrici e chi è addetto alle vendite.

Non ci sono ulteriori indicazioni su come identificare quest'ultima categoria, ma è presumibile che si farà riferimento ai contratti nazionali di lavoro. In ogni caso, lo scopo della modifica alla bozza è evitare un aggravio a chi in linea di massima fa un uso massiccio del mezzo per lavoro, separandone il trattamento da quello previsto per chi di fatto ha una prevalenza di uso privato. Il problema è che i venditori non sono l'unica categoria che tendenzialmente ha bisogno di spostarsi molto in auto: ci sono anche, per esempio, tecnici addetti all'assistenza e personale che si occupa di logistica o dà consulenze di varia natura ai clienti. Per queste categorie, invece, l'aggravio dovrebbe raddoppiare.

Infatti, fuori dai casi di ibride, elettriche e venditori, la quota di uso privato da tassare passerebbe dal 30 al 60 per cento. Non solo: se le emissioni di CO₂ del veicolo superano i 160 g/km (la stessa soglia oltre la quale scatta l'ecomalus in vigore da marzo sugli acquisti), si sale al 100%, come era previsto per tutti indistintamente nelle prime bozze del disegno di legge.

Anche in questa versione il provvedimento non piace. Nemmeno a qualche esponente di governo appartenente alla stessa forza politica della viceministra all'Economia, Laura Castelli, cui la stretta sulle auto aziendali viene attribuita. Infatti, ieri il viceministro alla Sviluppo economico, Stefano Buffagni, ha dichiarato che la modifica della misura c'è stata «grazie al nostro intervento, ma a me non piace, per me non è abbastanza, così si fa pagare solo chi già paga. Di lavoro ce ne sarà da fare tanto in Parlamento».

Non pare casuale neanche il fatto che proprio ieri il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli (anche lui M5S), sia tornato sul tema del tavolo aperto al suo dicastero per aiutare il settore automotive, che sarà invece colpito dalla stretta sulle auto aziendali.

Ieri quasi tutte le associazioni degli operatori non hanno fatto dichiarazioni ufficiali sulla rimodulazione: filtra scetticismo, ma si preferisce attendere i prossimi eventi. Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Aniasa (l'associazione delle società di noleggio in Confindustria) ricorda proprio l'apertura del tavolo: «Sembrava l'inizio di un nuovo rapporto con le istituzioni, che ora con questo provvedimento si smentiscono dopo 15 giorni. Sono sbalordito. L'impatto è stato colpevolmente sottovalutato, ma sarà notevole: oggi le auto aziendali contano per il 40% del mercato. Un mercato già in sofferenza, anche a causa dell'ecomalus. Il tutto solo per fare cassa: non ci sono vere motivazioni ecologiche, visto che i lavoratori rinunceranno in massa all'auto aziendale e finiranno per utilizzare auto personali mediamente più vecchie di quelle che usano attualmente. In Europa abbiamo il secondo parco circolante più anziano, dopo la Grecia».

La parte "ecologica" della rimodulazione contenuta nella bozza di ieri consiste soprattutto nell'esenzione dall'aggravio per le elettriche e le ibride. Ma tra queste ultime sono comprese quelle micro e mild, molto poco diverse da quelle a propulsione tradizionale.

Sul fronte dell'ecologia, Archiapatti aggiunge che l'ecobonus, scattato anch'esso a marzo, è andato a incentivare appena il 6,5% dell'immatricolato di quest'anno e ha contribuito alla demonizzazione del diesel, «anche quello di ultima generazione».

La cosa più grave, secondo Archiapatti, è che si colpisce un bene strumentale già tassato e lo si fa sulle buste paga dei dipendenti: «È come pagare sul pc di lavoro solo perché su quello si riceve qualche messaggio personale. Evidentemente qualcuno pensa che l'auto aziendale sia una realtà limitata a pochi privilegiati che guidano supercar. Ma non è così».

Non esiste ancora una stima ufficiale del gettito atteso dalla stretta, ma dopo l'ultima rimodulazione si parla di non meno di 250-280 milioni. Archiapatti ritiene che siano pochi, in rapporto all'impatto negativo sull'automotive e alle complicazioni che porterebbe un'ulteriore rimodulazione che, per esempio, esentasse dalla stretta altre categorie di lavoratori oltre agli addetti alle vendite.

GLI EFFETTI FISCALI

Per le aziende

Già dal 2012 le aziende possono dedurre e detrarre dal loro reddito e dalle relative imposte molto meno che in passato (quando c'erano già più limiti che nel resto d'Europa). Quindi avevano interesse a far usare le vetture dei dipendenti, rimborsando loro il costo dei chilometri percorsi nelle trasferte lavorative fuori dal comune sede aziendale. E gli amministratori avevano interesse, per conto dell'azienda, a intestarsi personalmente le vetture

Per lavoratori e amministratori

La stretta contenuta nelle bozze della legge di Bilancio dal 2020 cancellerebbe l'appel dell'auto aziendale anche per i dipendenti, trasformandola in un fattore di penalizzazione sullo stipendio. Idem per gli amministratori, il cui interesse a intestarsi le auto adesso diventerebbe anche personale



Peso: 1-3%, 4-59%

Come cambia

Dati in euro, ove non diversamente indicato

VEETURE NÉ «ECOLOGICHE» NÉ «SUPERINQUINANTI»

ESEMPIO 1/ALFA ROMEO, GIULIETTA 1.6 JTDM-2, 120CV

	RETRIBUZIONE ANNUALE DI 50.000 €		RETRIBUZIONE ANNUALE DI 100.000 €	
	Anno 2019	Anno 2020*	Anno 2019	Anno 2020*
Tariffa chilometrica Aci in euro al km	0,4806	0,4806	0,4806	0,4806
Km convenzionali	15.000	15.000	15.000	15.000
% di utilizzo personale dell'auto aziendale	30	60	30	60
Fringe benefit da tassare	2.162,70	4.325,40	2.162,70	4.325,40
Irpef, addizionali e contributi Inps (in media), calcolati anche sul fringe benefit (non sommato al netto in busta paga)	21.386,71	22.273,41	48.016,47	49.032,94
Netto della retribuzione annuale	28.613,29	27.726,59	51.983,53	50.967,06
Trattenute (Irpef, addizionali e Inps) sul fringe benefit	886,71	1.773,41	1.016,47	2.032,94
Incremento della trattenute sul fringe benefit		886,71 (1,77% del reddito)		1.016,47 (1,02% del reddito)

VEETURE «SUPERINQUINANTI»

ESEMPIO 2/JEEP CHEROKEE 2.2 MTJ 194CV AWD

	RETRIBUZIONE ANNUALE DI 50.000 €		RETRIBUZIONE ANNUALE DI 100.000 €	
	Anno 2019	Anno 2020*	Anno 2019	Anno 2020*
Tariffa chilometrica Aci in euro al km	0,7024	0,7024	0,7024	0,7024
Km convenzionali	15.000	15.000	15.000	15.000
% di utilizzo personale	30	100	30	100
Fringe benefit da tassare	3.160,80	10.536,00	3.160,80	10.536,00
Irpef, addizionali e contributi Inps (in media), calcolati anche sul fringe benefit (non sommato al netto in busta paga)	21.795,93	24.819,76	48.485,58	51.951,92
Netto della retribuzione annuale	28.204,07	25.180,24	51.514,42	48.048,08
Trattenute (Irpef, addizionali e Inps) sul fringe benefit	1.295,93	4.319,76	1.485,58	4.951,92
Incremento della trattenute sul fringe benefit		3.023,83 (6,05% del reddito)		3.466,34 (3,47% del reddito)

(*) Se dovesse essere confermata la stretta prevista dalla bozza della Legge di Bilancio 2020. Nel caso di dipendente che sia contrattualmente addetto alle vendite, nel 2020 non si applicherà l'aumento del fringe benefit dal 30% al 60% o al 100%, ma il compenso in natura continuerà ad essere calcolato sul 30% della tariffa Aci moltiplicata per il chilometraggio convenzionale di 15.000 km.

Gli affitti andranno rinegoziati in base a vincoli precisi. In caso di inerzia scatteranno riduzioni lineari al budget

La centralizzazione da parte di Consip delle attività nel settore degli appalti pubblici ha fini di risparmio e trasparenza



Peso:1-3%,4-59%



MANOVRA 2020
L'ipotesi iniziale riportata dalla bozza di legge di Bilancio prevedeva sostanzialmente un costo triplo a carico degli utilizzatori. Dopo le proteste, l'ipotesi successiva prevede, di norma, il raddoppio dei costi



Peso:1-3%,4-59%

Auto aziendali si cambia Salve quelle ecologiche

La norma sulle auto aziendali, ultimo casus belli nella maggioranza è stata già modificata e probabilmente cambierà ancora. Nell'ultima versione si prevede che, ai fini della tassazione delle auto *fringe benefit* (una voce addizionale della retribuzione sotto forma di bene o servizio) continui ad applicarsi «la percentuale del 30%» del valore solo «per i veicoli a trazione elettrica e ibrida». Per gli altri la percentuale sale al 60% se «le emissioni di biossido

di carbonio» non superano i «160 grammi per chilometro» e al 100% per emissioni superiori a questa soglia. Nella versione precedente l'aumento dal 30 al 100% riguardava tutte le auto aziendali, con un gettito previsto di 513 milioni. Cifra che già con la nuova formulazione attenuata si ridurrà. Maggioranza e governo dovranno quindi risolvere il problema delle coperture mancanti, specie se l'intervento dovesse essere annullato. Alla novità fiscale sarebbero

interessati circa 2 milioni di veicoli, secondo i calcoli dell'Aniasa, associazione che rappresenta il settore del noleggio veicoli. Una cifra che forse ingloba non solo le sole auto date come benefit dalle aziende. Se così fosse, infatti, sui circa 18 milioni di lavoratori dipendenti, compresi quelli a termine, uno su nove dovrebbe avere l'auto aziendale.



Andrea ORLANDO
Vicesegretario del Pd

Non faremo nessun favore alle lobby
«Altro che favori alle lobby! Nella conversione della manovra ridurremo ancor più le tasse sui salari dei lavoratori e aumenteremo i trasferimenti ai Comuni per la manutenzione del territorio».



Matteo SALVINI
Leader della Lega

Questo è un governo dell'orrore
Gli Italiani non meritano di essere ostaggi di un governo dell'orrore. Di Maio dice che Conte sta massacrando le partite Iva, Renzi vuole cancellare Quota 100, ma per tutti l'importante è non andare a votare.



Peso: 10%

La stretta sui veicoli è retroattiva e può incidere fino a 5 mila euro

IL FOCUS/1

ROMA La tassa sulle auto aziendali sarà retroattiva, ovvero verrà applicata anche sui contratti di locazione già in essere. Così il governo ragiona su un ulteriore sconto per renderla ancora più tollerabile: dopo aver annunciato, in seguito alle polemiche degli ultimi giorni, che la quota imponibile raddoppierà anziché triplicare come previsto originariamente, passando dunque dal 30 al 60 per cento, l'esecutivo ora si preparerebbe a inserire anche una norma di decorrenza per far scattare il prelievo a partire da giugno invece che a gennaio. In tal modo l'incremento effettivo rispetto al valore attribuito all'auto risulterà dimezzato nel 2020. Con questo escamotage il governo punta a congelare le proteste di Italia Viva e delle associazioni del comparto, a incominciare dall'Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Saranno esentate dai rincari le auto green,

ibride o elettriche, oltre che quelle degli agenti e rappresentanti di commercio, mentre per i veicoli super inquinanti, ovvero con emissioni di biossido di carbonio superiori a 160 grammi per chilometro, resterà la tassazione al 100 per cento.

LO SCONTO

Lo sconto sull'aumento del prelievo farà sì che per una Fiat Panda 1.2 da 69 cavalli l'incremento totale degli oneri fiscali e contributivi ammonta fino a 1.376 euro per i dipendenti con un reddito complessivo lordo superiore a 75 mila euro. Per una Ford Focus IV dipendenti e aziende dovranno fronteggiare invece un aumento complessivo compreso tra 1.732 e 1.848 euro. Per una Fiat Tipo 1.4 da 120 cavalli l'intervento comporterà una spesa extra tra 1.680 e 1.792 euro a seconda del reddito del destinatario dell'auto. Avranno diritto alla riduzione pure gli utilizzatori di una Jeep Compass da 170 cavalli: in questo caso è stato stimato che grazie alla rimodulazione l'aumento totale degli oneri fiscali e contributivi per dipendenti e aziende oscillerà tra 2.062 e 2.200 euro, mentre il minore net-

to annuo in busta paga degli impiegati arriverà fino a 1.512 euro. Per chi invece ha un'auto super inquinante parcheggiata nel garage il prelievo rimane al 100 per cento. Perciò, stando alle simulazioni, la tassazione su un'Audi A6 da 333 cavalli impatterà sulle buste paga dei dipendenti per circa 5 mila euro nel caso dei redditi inferiori a 55 mila euro e per 8.015 euro per chi guadagna più di 75 mila euro. Inizialmente il valore tassabile dell'uso privato del mezzo aziendale sarebbe dovuto salire dal 30 al 100 per cento

del costo chilometrico calcolato dall'Acì nelle sue tabelle ufficiali su una percorrenza annua di 15 mila chilometri. La rimodulazione, tuttavia, non elimina la stangata, ma si limita ad attenuarla per renderla digeribile. Risultato, se in principio lo Stato contava d'incassare 513 milioni di gettito grazie all'aumento monstre ora dovrà accontentarsi di mettere le mani su meno di 350 milioni nel 2020. Cifra che si attesterà sotto ai 200 milioni se verrà introdotta anche la norma di decorrenza per posticipare di 6 mesi l'entrata in vigore del maxi balzello così da evitare le barricate di chi ha un contratto in essere.

Ammontano a circa due milioni i lavoratori dipendenti che dovranno pagare la tassa sulle auto aziendali. Queste ultime, in quanto vetture che i datori di lavoro concedono come benefit insieme allo stipendio, finora erano state soggette a una tassazione molto agevolata, il cosiddetto fringe benefit, pari al 30 per cento di una cifra che dipende dal costo chilometrico e che varia a seconda del tipo di vettura. L'incremento della quota imponibile, oltre che essere stato duramente criticato dall'opposizione e dalle associazioni coinvolte, ha messo di cattivo umore anche gli esponenti di Italia Viva che non hanno esitato a parlare di un'altra «tassa inutile». Le associazioni della filiera auto, da Anfia a Federauto, da Assilea a Unrae, hanno chiesto al governo in una nota congiunta di ritirare immediatamente la stretta perché contrariamente a quanto si potrebbe pensare «l'auto aziendale non è un privilegio ma è uno strumento di lavoro».

Francesco Bisozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN BASE ALLE BOZZE DELLA LEGGE DI BILANCIO, LE REGOLE VALGONO ANCHE PER I CONTRATTI CHE SONO IN ESSERE

CRESCERE LA PROTESTA DELLE ASSOCIAZIONI DELLA FILIERA: «NON È UN PRIVILEGIO MA UNO STRUMENTO DI LAVORO NECESSARIO»

ZINGARETTI E DI MAIO DIFENDONO IL PROVVEDIMENTO. IL TESTO DEFINITIVO DOVREBBE ARRIVARE LUNEDÌ IN PARLAMENTO

Gli esempi

Macchina aziendale in uso promiscuo. Dati in euro

- 1 Reddito complessivo lordo del dipendente
- 2 Aumento IRPEF e addizionali per dipendente
- 3 Aumento contributi sociali e previdenziali per dipendente
- 4 Minore netto in busta paga annuo per dipendente
- 5 Aumento contributi sociali e previdenziali per azienda
- 6 Aumento totale oneri fiscali e contributivi dipendente e azienda

Fiat Panda 1.2 69CV

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1			
2	705	757	791
3	155	155	155
4	860	912	946
5	430	430	430
6	1.290	1.342	1.376

Ford Focus IV Station 1.0 EcoBoost 125 CV

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1			
2	947	1.016	1.062
3	208	208	208
4	1.155	1.224	1.270
5	577	577	577
6	1.732	1.801	1.848

Audi A6 Avant 3.0 TFSI Quattro S Tronic 333CV MY2015

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1			
2	4.108	4.408	4.609
3	902	902	902
4	5.010	5.310	5.511
5	2.505	2.505	2.505
6	7.514	7.815	8.015

Fonte: elaborazione Eutekne



Peso:37%

La manovra economica

Il governo frena sulle auto aziendali

La plastic tax costa 100 euro a famiglia

Stop ai soldi per le indennità ministeriali Renzi annuncia battaglia in Parlamento

Alberto Paolini
ROMA

Bottiglie, tappi, buste dell'insalata, tetrapak: nella nuova bozza della manovra confermata la plastic tax che potrebbe costare oltre 100 euro l'anno a famiglia. Il governo frena invece sulle auto aziendali: restano al 30% le tasse su quelle elettriche e ibride. La nuova Imu, fusione di Imu e Tasi, sarà dell'8,6 per mille e i sindaci potranno ridurla o azzerarla (vedi l'approfondimento a lato). Intanto è ancora polemica con le opposizioni critiche, Renzi che annuncia battaglia in Parlamento su plastica e auto aziendali e Buffagni (M5s) che dice: «C'è ancora da fare». Soddisfatto, invece, il leader pentastellato, Luigi Di Maio, ieri in Marocco: «Il governo ha fatto un ottimo lavoro di squadra, ma se è cambiata molto, se le multe sui pos sono state rimandate e se altre tasse superflue sono state cancellate è grazie al MoVimento». La versione definitiva dovrebbe arrivare lunedì in Parlamento. Ecco le novità di giornata.

Lo sconto sulle auto aziendali

Quasi certamente la controversa misura sulle auto inquinanti verrà modificata durante l'iter parlamentare della manovra, anche se sono in molti - in primis Matteo Renzi - a volerla proprio cancellare. Del resto, lo stesso Ministro dell'Economia Roberto

Gualtieri, non ha fatto mistero di non esserne entusiasta mentre come previsto sono piovute critiche da tutte le parti politiche e non, a partire dalle associazioni di categoria. Il «busillis» sarà trovare però una copertura ai mancati introiti - inizialmente quantificati sui 513 milioni - che comporterebbe una sua eventuale eliminazione dalla legge di bilancio. Se non dovessero trovarsi altre risorse, appare molto probabile che la misura resti in manovra, ma di sicuro andranno apportati ulteriori aggiustamenti. L'ultima annunciata ieri dal Tesoro non sarebbe infatti sufficiente: inizialmente, la nuova tassazione interessava tutte le auto aziendali, fonti del Mef hanno fatto trapelare che verranno invece esclusi i veicoli elettrici e quelli ibridi mentre quelli superin-



Peso: 39%

quinanti andranno tassati al 100%. Finora, dalla novità erano interessati circa 2 milioni di veicoli circolanti, secondo i calcoli dell'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli: su questi, attualmente si paga il 30% di una cifra che dipende dal costo chilometrico e che varia a seconda dei tipi di vetture, considerando una percorrenza media di 15 mila chilometri. La norma di fatto prevedeva che quest'aliquota passasse dal 30% al 60%, aumentando così l'imponibile su cui vengono calcolati Irpef, tributi locali e contributi previdenziali. Secondo alcuni calcoli, ad esempio, per un Audi A1 1.4 Tdi, il fringe benefit annuale soggetto a tassazione sarebbe salita a 3.671 euro dagli attuali 1.836 oppure un'Alfa Romeo Giulietta da 2.407 a 4414 euro. Sui veicoli commerciali, secondo l'ultima modifica, non cambia invece nulla mentre è stato deciso che ne saranno escluse sia le auto elettriche sia quelle ibride. Una modifica che sembra non bastare le forze politiche, e anche alcuni esponenti di Governo. Per il viceministro dello Sviluppo Economico Stefano Buffagni, la modifica «non basta». «A me non piace - ha detto - con questa impostazione si fa pagare solo chi già paga». E lo stesso ministro Gualtieri ha fatto sapere che «è una misura ulteriormente migliorata, ma non è come è stata descritta oggi». Sul fronte politico, il leader di Italia Viva Matteo Renzi ha espresso la sua netta contrarietà: «Adesso lavoreremo in Parlamento per eliminare le tasse su auto azien-

dali».

La plastic tax pesa sulle famiglie

Bottigliette per acqua e bibite, buste dell'insalata. Ma anche contenitori del latte in tetrapak e materiali per proteggere il trasporto di oggetti, come il polistirolo. I tappi e le etichette. È lunga la lista dei prodotti di plastica che saranno soggetti alla nuova «plastic tax» prevista dalla manovra. La nuova tassa sulla plastica, dalla quale sono escluse quelle compostabili, ha già messo in allarme i consumatori: si teme che i nuovi costi saranno «scaricati» dalle aziende sui consumatori, con le famiglie che rischiano di spendere fino a 138 euro in più, secondo Federconsumatori. Secondo i calcoli del Codacons la stangata può arrivare a 165 euro, considerando anche lo stop, sempre in chiave ecologista, alle agevolazioni sul gasolio per l'autotrasporto anche agli euro 3. La tassa sulla plastica si applicherà a tutti i prodotti monouso, escluse le siringhe e taniche, secchi e i contenitori per custodire oggetti vari. Sono coinvolti, spiega la relazione che accompagna la bozza della legge di Bilancio, tutti i prodotti per di contenimento, protezione, manipolazione o consegna di merci o di prodotti alimentari. Tra questi appunto bottiglie, buste e anche le vaschette per gli alimenti, ma anche i contenitori in tetrapak utilizzati per latte, bibite o vini nonché i contenitori per detersivi realizzati in materiali plastici. Coinvolti anche gli imballaggi in polistirolo espanso, i rotoli in plastica pluriball e le pellicole e film

in plastica estensibili, che servono per la protezione o la consegna di prodotti come elettrodomestici o apparecchiature informatiche.

Incentivi green alle aziende

Accanto alla nuova imposta ecologica il governo giallorosso introduce però anche degli incentivi green per le aziende che puntano a riconvertirsi alla produzione di bioplastiche. Queste imprese avranno a disposizione un credito d'imposta del 10% per le spese sostenute nel 2020 fino a un massimo di 20mila euro.

Saltano i fondi per i ministeri

Salta la norma che prevedeva 100 milioni per le indennità accessorie dei dirigenti dei ministeri. Nella relazione illustrativa che accompagna il testo il capitolo è cancellato. Il viceministro dello Sviluppo economico, Stefano Buffagni, ha detto di mettere quelle risorse «per le imprese per creare nuovi posti di lavoro e per l'occupazione giovanile!».

TASSE "GREEN" IN MANOVRA

		
	PLASTIC TAX	SUGAR TAX
Applicazione	Imballaggi di plastica non riciclati	Bevande zuccherate
Imposta	 1 euro al chilo	 1 euro ogni 10 litri
Gestito per il 2020	 1 miliardo di euro	 200 milioni di euro
	Tassa sulle sigarette 88 milioni di euro (gettito per il 2020)	

FONTE: Cds

L'EGO - HUB



Peso:39%



Plastica nel mirino. Costerà sempre più caro utilizzare utensili o bottiglie monouso



Peso:39%

Stretta sui veicoli retroattiva inciderà fino a 5 mila euro

IL FOCUS/1

ROMA La tassa sulle auto aziendali sarà retroattiva, ovvero verrà applicata anche sui contratti di locazione già in essere. Così il governo ragiona su un ulteriore sconto per renderla ancora più tollerabile: dopo aver annunciato, in seguito alle polemiche degli ultimi giorni, che la quota imponibile raddoppierà anziché triplicare come previsto originariamente, passando dunque dal 30 al 60 per cento, l'esecutivo ora si preparerebbe a inserire anche una norma di decorrenza per far scattare il prelievo a partire da giugno invece che a gennaio. In tal modo l'incremento effettivo rispetto al valore attribuito all'auto risulterà dimezzato nel 2020. Con questo escamotage il governo punta a congelare le proteste di Italia Viva e delle associazioni del comparto, a incominciare dall'Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Saranno esentate dai rincari le auto green, ibride o elettriche, oltre che quelle degli agenti e rappresentanti di commercio, mentre per i veicoli super inquinanti, ovvero con emissioni di biossido di carbonio superiori a 160 grammi per chilometro, resterà la tassazione al 100 per cento.

LO SCONTO

Lo sconto sull'aumento del prelievo farà sì che per una Fiat Panda 1.2 da 69 cavalli l'incremento totale degli oneri fiscali e

contributivi ammonterà fino a 1.376 euro per i dipendenti con un reddito complessivo lordo superiore a 75 mila euro. Per una Ford Focus IV dipendenti e aziende dovranno fronteggiare invece un aumento complessivo compreso tra 1.732 e 1.848 euro. Per una Fiat Tipo 1.4 da 120 cavalli l'intervento comporterà una spesa extra tra 1.680 e 1.792 euro a seconda del reddito del destinatario dell'auto. Avranno diritto alla riduzione pure gli utilizzatori di una Jeep Compass da 170 cavalli: in questo caso è stato stimato che grazie alla rimodulazione l'aumento totale degli oneri fiscali e contributivi per dipendenti e aziende oscillerà tra 2.062 e 2.200 euro, mentre il minore netto annuo in busta paga degli impiegati arriverà fino a 1.512 euro. Per chi invece ha un'auto super inquinante parcheggiata nel garage il prelievo rimane al 100 per cento. Perciò, stando alle simulazioni, la tassazione su un'Audi A6 da 333 cavalli impatterà sulle buste paga dei dipendenti per circa 5 mila euro nel caso dei redditi inferiori a 55 mila euro e per 8.015 euro per chi guadagna più di 75 mila euro. Inizialmente il valore tassabile dell'uso privato del mezzo aziendale sarebbe dovuto salire dal 30 al 100 per cento

del costo chilometrico calcolato dall'Acì nelle sue tabelle ufficiali su una percorrenza annua di 15 mila chilometri. La rimodulazione, tuttavia, non elimina la stangata, ma si limita ad attenuarla per renderla digeribile. Risultato, se in principio lo Stato contava d'incassare 513 milioni di gettito grazie all'aumento monstre ora dovrà accontentarsi di mette-

re le mani su meno di 350 milioni nel 2020. Cifra che si attesterà sotto ai 200 milioni se verrà introdotta anche la norma di decorrenza per posticipare di 6 mesi l'entrata in vigore del maxi balzello così da evitare le barricate di chi ha un contratto in essere. Ammontano a circa due milioni i lavoratori dipendenti che dovranno pagare la tassa sulle auto aziendali. Queste ultime, in quanto vetture che i datori di lavoro concedono come benefit insieme allo stipendio, finora erano state soggette a una tassazione molto agevolata, il cosiddetto fringe benefit, pari al 30 per cento di una cifra che dipende dal costo chilometrico e che varia a seconda del tipo di vettura. L'incremento della quota imponibile, oltre che essere stato duramente criticato dall'opposizione e dalle associazioni coinvolte, ha messo di cattivo umore anche gli esponenti di Italia Viva che non hanno esitato a parlare di un'altra «tassa inutile». Le associazioni della filiera auto, da Anfia a Federauto, da Assilea a Unrae, hanno chiesto al governo in una nota congiunta di ritirare immediatamente la stretta perché contrariamente a quanto si potrebbe pensare «l'auto aziendale non è un privilegio ma è uno strumento di lavoro».

Francesco Bisozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**CRESCE LA PROTESTA
DELLE ASSOCIAZIONI
DELLA FILIERA: «NON
È UN PRIVILEGIO
MA UNO STRUMENTO
DI LAVORO NECESSARIO»**

**IN BASE ALLE BOZZE
DELLA LEGGE
DI BILANCIO, LE REGOLE
VALGONO ANCHE
PER I CONTRATTI
CHE SONO IN ESSERE**



Peso: 31%

Gli esempi

Macchina aziendale in uso promiscuo. Dati in euro



- 1 Reddito complessivo lordo del dipendente
- 2 Aumento IRPEF e addizionali per dipendente
- 3 Aumento contributi sociali e previdenziali per dipendente
- 4 Minore netto in busta paga annuo per dipendente
- 5 Aumento contributi sociali e previdenziali per azienda
- 6 Aumento totale oneri fiscali e contributivi dipendente e azienda

Fiat Panda 1.2 69CV

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
2	705	757	791
3	155	155	155
4	860	912	946
5	430	430	430
6	1.290	1.342	1.376

Ford Focus IV Station 1.0 Ecoboost 125 CV

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
2	947	1.016	1.062
3	208	208	208
4	1.155	1.224	1.270
5	577	577	577
6	1.732	1.801	1.848

Audi A6 Avant 3.0 TFSI Quattro S Tronic 333CV MY2015

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
2	4.108	4.408	4.609
3	902	902	902
4	5.010	5.310	5.511
5	2.505	2.505	2.505
6	7.514	7.815	8.015

Fonte: elaborazione **Eutekne**

centimetri



Peso:31%

La stretta sui veicoli è retroattiva e può incidere fino a 5 mila euro

IL FOCUS/1

ROMA La tassa sulle auto aziendali sarà retroattiva, ovvero verrà applicata anche sui contratti di locazione già in essere. Così il governo ragiona su un ulteriore sconto per renderla ancora più tollerabile: dopo aver annunciato, in seguito alle polemiche degli ultimi giorni, che la quota imponibile raddoppierà anziché triplicare come previsto originariamente, passando dunque dal 30 al 60 per cento, l'esecutivo ora si preparerebbe a inserire anche una norma di decorrenza per far scattare il prelievo a partire da giugno invece che a gennaio. In tal modo l'incremento effettivo rispetto al valore attribuito all'auto risulterà dimezzato nel 2020. Con questo escamotage il governo punta a congelare le proteste di Italia Viva e delle associazioni del comparto, a incominciare dall'Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Saranno esentate dai rincari le auto green, ibride o elettriche, oltre che quelle degli agenti e rappresentanti di commercio, mentre per i veicoli super inquinanti, ovvero con emissioni di biossido di carbonio superiori a 160 grammi per chilometro, resterà la tassazione al 100 per cento.

LO SCONTO

Lo sconto sull'aumento del prelievo farà sì che per una Fiat Panda 1.2 da 69 cavalli l'incremento totale degli oneri fiscali e

contributivi ammonterà fino a 1.376 euro per i dipendenti con un reddito complessivo lordo superiore a 75 mila euro. Per una Ford Focus IV dipendenti e aziende dovranno fronteggiare invece un aumento complessivo compreso tra 1.732 e 1.848 euro. Per una Fiat Tipo 1.4 da 120 cavalli l'intervento comporterà una spesa extra tra 1.680 e 1.792 euro a seconda del reddito del destinatario dell'auto. Avranno diritto alla riduzione pure gli utilizzatori di una Jeep Compass da 170 cavalli: in questo caso è stato stimato che grazie alla rimodulazione l'aumento totale degli oneri fiscali e contributivi per dipendenti e aziende oscillerà tra 2.062 e 2.200 euro, mentre il minore netto annuo in busta paga degli impiegati arriverà fino a 1.512 euro. Per chi invece ha un'auto super inquinante parcheggiata nel garage il prelievo rimane al 100 per cento. Perciò, stando alle simulazioni, la tassazione su un'Audi A6 da 333 cavalli impatterà sulle buste paga dei dipendenti per circa 5 mila euro nel caso dei redditi inferiori a 55 mila euro e per 8.015 euro per chi guadagna più di 75 mila euro. Inizialmente il valore tassabile dell'uso privato del mezzo aziendale sarebbe dovuto salire dal 30 al 100 per cento del costo chilometrico calcolato dall'Acì nelle sue tabelle ufficiali su una percorrenza annua di 15 mila chilometri. La rimodulazione, tuttavia, non elimina la stangata, ma si limita ad attenuarla per renderla digeribile. Risultato, se in principio lo Stato contava d'incassare 513 milioni di gettiti grazie all'aumento monstre

ora dovrà accontentarsi di mettere le mani su meno di 350 milioni nel 2020. Cifra che si attesterà sotto ai 200 milioni se verrà introdotta anche la norma di decorrenza per posticipare di 6 mesi l'entrata in vigore del maxi balzello così da evitare le barricate di chi ha un contratto in essere. Ammontano a circa due milioni i lavoratori dipendenti che dovranno pagare la tassa sulle auto aziendali. Queste ultime, in quanto vetture che i datori di lavoro concedono come benefit insieme allo stipendio, finora erano state soggette a una tassazione molto agevolata, il cosiddetto fringe benefit, pari al 30 per cento di una cifra che dipende dal costo chilometrico e che varia a seconda del tipo di vettura. L'incremento della quota imponibile, oltre che essere stato duramente criticato dall'opposizione e dalle associazioni coinvolte, ha messo di cattivo umore anche gli esponenti di Italia Viva che non hanno esitato a parlare di un'altra «tassa inutile». Le associazioni della filiera auto, da Anfia a Federauto, da Assilea a Unrae, hanno chiesto al governo in una nota congiunta di ritirare immediatamente la stretta perché contrariamente a quanto si potrebbe pensare «l'auto aziendale non è un privilegio ma è uno strumento di lavoro».

Francesco Bisozzi

IN BASE ALLE BOZZE DELLA LEGGE DI BILANCIO, LE REGOLE VALGONO ANCHE PER I CONTRATTI CHE SONO IN ESSERE

CRESCERE LA PROTESTA DELLE ASSOCIAZIONI DELLA FILIERA: «NON È UN PRIVILEGIO MA UNO STRUMENTO DI LAVORO NECESSARIO»



Peso: 31%

Gli esempi

Macchina aziendale in uso promiscuo. Dati in euro



- 1 Reddito complessivo lordo del dipendente
- 2 Aumento IRPEF e addizionali per dipendente
- 3 Aumento contributi sociali e previdenziali per dipendente
- 4 Minore netto in busta paga annuo per dipendente
- 5 Aumento contributi sociali e previdenziali per azienda
- 6 Aumento totale oneri fiscali e contributivi dipendente e azienda

Fiat Panda 1.2 69CV

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1			
2	705	757	791
3	155	155	155
4	860	912	946
5	430	430	430
6	1.290	1.342	1.376

Ford Focus IV Station 1.0 Ecoboost 125 CV

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1			
2	947	1.016	1.062
3	208	208	208
4	1.155	1.224	1.270
5	577	577	577
6	1.732	1.801	1.848

Audi A6 Avant 3.0 TFSI Quattro S Tronic 333CV MY2015

	tra 28.000 e 55.000	tra 55.000 e 75.000	oltre 75.000
1			
2	4.108	4.408	4.609
3	902	902	902
4	5.010	5.310	5.511
5	2.505	2.505	2.505
6	7.514	7.815	8.015

Fonte: elaborazione Eutekne

centimetri



Peso:31%

LA MANOVRA

Polemiche sulla norma che aumenta il costo delle auto aziendali per i lavoratori. Tariffe triplicate per i veicoli inquinanti

Stangata auto per 300 mila

Renzi: «Mi batterò in Parlamento per abolirla». Diviso anche il M5S. Il centrodestra attacca

GAETANO MINEO

••• In arrivo un'altra stangata per i lavoratori. Questa volta nel mirino del governo giallorosso ci sono circa trentomila dipendenti di imprese private che si vedranno aumentare le tasse sull'uso dell'auto aziendale attraverso una norma dalla quale, in meno di ventiquattro ore dal suo concepimento, l'esecutivo Conte ha già fatto mezzo passo indietro. Una batosta fiscale che oltre al lavoratore colpirà l'azienda e che sta alimentando non solo naturali attacchi delle opposizioni ma aspri scontri anche all'interno della maggioranza Pd-M5s-Iv-Leu. Un ennesimo balzello che dovrebbe portare circa 400-500 milioni di euro nelle casse statali ma che rischia di provocare danni per importi superiori. Ma andiamo con ordine, partendo proprio dalla tanto contestata norma. La proposta prevede che, ai fini della determinazione del fringe benefit delle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti, la percentuale del 30

per cento dell'importo - corrispondente alla percorrenza convenzionale di 15mila chilometri calcolato sulla base delle tabelle Aci continui - sarà applicata per i veicoli a trazione elettrica e ibrida. Per gli altri veicoli, la percentuale verrà elevata al 60 per cento in caso di emissioni di biossido di carbonio fino a grammi 160 per chilometro e al 100 per cento in caso di emissioni superiori. Attualmente, è in vigore un'unica imposta pari al 30 per cento. Ora, invece, sulla maggior parte delle auto, la tassazione verrà raddoppiata e anche più che triplicata. È opportuno ricordare che in altri Paesi Ue, il cosiddetto fringe benefit non viene tassato. Infatti, si tratta di una voce addizionale alla retribuzione, corrisposta, sotto forma di beni o servizi (auto aziendali come il nostro caso, borse di studio, viaggi premio, ecc.), da un'azienda al proprio personale. In Italia, invece, non solo viene tassato, ma ora l'imposta verrà raddoppiata e in certi casi triplicata. Per non parlare di ciò che accadrebbe una volta entrata in vigore la norma. Di certo, il dipendente dirà al suo datore di lavoro che non

sarà più interessato al benefit, in quanto dovrà sborsare di più, con non poche conseguenze per l'azienda. Secondo alcuni calcoli, ad esempio, per un'Audi A1 1.4 Tdi, il fringe benefit annuale soggetto a tassazione salirebbe a 3.671 euro dagli attuali 1.836 oppure un'Alfa Romeo Giulietta da 2.407 a 4.414 euro. La tassa è triplicata, invece, per i veicoli «inquinanti». Per il viceministro dello Sviluppo economico, Stefano Buffagni (M5S), la modifica della norma «non basta». «A me non piace - dice - con questa impostazione si fa pagare solo chi già paga». Matteo Renzi non ne vuole sentire parlare: «Adesso lavoreremo in Parlamento per eliminare le tasse su auto aziendali, un'assurdità». Riepilogando, i 5 stelle sono divisi. Alcuni la vogliono abolire, altri no. Del resto è stato il vice ministro dell'Economia, Laura Castelli, ad averla avanzata anche se è stato il governo (con il ministro Gualtieri in testa) a sposarla venti giorni fa. Italia viva la vuole eliminare. Nel Pd, le varie anime fanno a pugni. Musica per l'opposizione.

Tuona Anna Maria Bernini, capogruppo al Senato di FI: «Il ministro Gualtieri sconfessa la sua vice Castelli per la stangata sulle auto aziendali che ricadrà ancora una volta sulle tasche dei lavoratori». Anche +Europa boccia l'imposta. «Da un'analisi del Centro Studi Fleet & Mobility per Aniasa, emerge che la flotta a noleggio si posiziona su valori di emissioni inferiori del 60/70% rispetto alla media del parco circolante - afferma il vicesegretario del partito della Bonino, Piercamillo Falasca -. Quindi, bisogna fare il contrario di quello che sta facendo il governo: favorire le auto aziendali e non penalizzarle». Siamo solo all'inizio, ora tocca al Parlamento.

*Buffagni
Testo da
cambiare.
Su quelle
voci i
lavoratori
hanno
già pagato
le tasse*

Ministro
Il responsabile
dell'Economia,
Roberto
Gualtieri,
già eurodeputato
del Partito
democratico

*Renzi
Vanno
eliminate
le tasse
sulle auto
aziendali,
la plastica
e lo
zucchero*

*Esempio
Per avere un'Alfa Giulietta
si dovrebbero sborsare
4.400 euro all'anno
invece dei vecchi 2.600*

*Penalizzati e no
Per i veicoli più inquinanti
la nuova normativa
prevede di triplicare la tassa
Nessun aumento per le ibride*





Peso:54%

QUATTORRUOTE

AZIENDE

Auto aziendali

Stangata in arrivo, la rivolta delle associazioni



Alberto Vita

Publicato il 01/11/2019



Una pugnalata alle spalle. È quella che sentono le associazioni di categoria automotive dopo l'annuncio della **stangata sulle auto aziendali** a uso promiscuo. Una pugnalata alle spalle, dicevamo, perché durante i recenti incontri con il gruppo di lavoro capitanato dal Ministro dello sviluppo economico, tra le fila delle associazioni era trapelato un seppur cauto ottimismo su una ritrovata sintonia con questo importante dicastero. Soprattutto su alcuni punti sembrava esserci una condivisione di intenti. Ma, a quanto pare, non sulle auto aziendali, viste da una parte dell'esecutivo come un benefit da ricchi: "Il governo riesce a scontentare tutti, lavoratori, imprese, settore dell'automotive e del noleggio. Una norma in totale antitesi con le indicazioni emerse dal Tavolo sull'auto presieduto dal **ministro Patuanelli** e con l'impegno annunciato dal governo di forte sostegno all'automotive" scrive in una nota l'**Aniasa**. Poi, l'associazione confindustriale che rappresenta il settore del noleggio veicoli rincara la dose: "Questa è una misura che affossa definitivamente il mercato dell'auto e che colpisce in busta paga circa 2 milioni di lavoratori. Siamo scioccati da questo atteggiamento schizofrenico che conferma i timori di un'attitudine anti industriale che sembra animare le scelte di questo governo".

La posizione congiunta di Anfia, Assilea, Federauto e Unrae. Altrettanto dura la posizione delle principali Associazioni del settore automotive **Anfia, Assilea, Federauto e Unrae**, che "stigmatizzano con forza la proposta, contenuta già nella prima bozza della legge di bilancio, che per la totalità dei dipendenti triplica il valore ai fini fiscali di auto e ciclomotori concessi in uso promiscuo". Le associazioni sottolineano come la fiscalità italiana sia già fortemente penalizzante sulle auto aziendali rispetto agli altri Paesi europei e che questa norma "metterà a serio rischio il rinnovo del parco circolante, considerando che un terzo del mercato è rappresentato da auto aziendali". D'altronde, sono i numeri stessi a dimostrare che l'auto aziendale non è un benefit da ricchi: il 72% del mercato, infatti, è composto dai segmenti più bassi (A, B, C). Dunque parliamo di un provvedimento miope, che solleva anche seri dubbi di legittimità, visto che la tassazione sul 100% del benefit equivale di fatto a sostenere che la vettura sia utilizzata esclusivamente ad uso personale. In più, oltre a colpire i lavoratori, la misura va a penalizzare anche le aziende, per le quali crescerebbe l'imponibile contributivo e l'onere per il TFR. Insomma, una pugnalata a un comparto già in difficoltà, essenziale peraltro per l'economia del paese. E per il fisco...

Stangata sulle auto aziendali

di Emiliano Ragoni

Publicato 31 ottobre 2019

Se approvato il provvedimento del Governo porterebbe all'aumento anche di 2.000 euro l'anno per i dipendenti con auto aziendale.



FRINGE BENEFIT - Stando a quanto emerso nella prima bozza della **legge di Bilancio**, la manovra fiscale mette le mani sulle **auto aziendali** e sui lavoratori **dipendenti** (l'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, stima siano intorno ai 2 milioni) che usufruiscono di questo benefit, entrambi saranno soggetti a una vera e propria stangata, che, dovrebbe corrispondere a circa 513 milioni di euro. Nello specifico, nella bozza del disegno di legge di bilancio, il reddito imputato ai dipendenti (fringe benefit) per la possibilità di utilizzare le auto aziendali anche nel tempo libero (quello che si definisce uso promiscuo) viene triplicato.

UNA MAZZATA - Attualmente gli autoveicoli per trasporto, gli autocaravan, i motocicli e i ciclomotori che vengono concessi in uso promiscuo, concorrono ad assoggettare in capo agli utilizzatori una tassazione del 30% (percentuale che si riferisce alla parte della macchina che il **lavoratore** non usufruisce per lo scopo di lavoro ma per i suoi scopi privati) dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri (calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali ACI). La nuova norma prevede invece che pesino per il 100% del loro valore, dunque, i 15.000 chilometri di percorrenza convenzionale annuale verrebbero tassati tutti. Quindi, stando così le cose, un dipendente che percepisce 40 mila euro di reddito, pagherebbe su una Punto 1.4 oltre **2 mila euro di tasse** in più l'anno.

TASSA PIENA - A partire dal prossimo **gennaio**, la riduzione del 30% sarà valida solo per i veicoli che vengono utilizzati in modo esclusivo da agenti e rappresentanti di commercio, i quali però, non essendo quasi mai dipendenti, non hanno mai avuto fringe benefit. Per tutti gli altri beneficiari, i mezzi aziendali saranno calcolati per il loro valore pieno, sulla base di una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri annui e ai costi chilometrici delle tabelle AcI entro il 30 novembre. Questo provvedimento, pur nascendo da una motivazione "ecologica", non facendo alcuna distinzione tra auto convenzionali, ibride e elettriche, va quindi ben al di là dell'impianto ambientale.

> *Aggiornamento del 1 novembre 2019* - A seguito delle numerose proteste, il Governo pare abbia apportato delle modifiche al provvedimento riducendo la tassazione prevista inizialmente ([qui](#) la news).

Manovra 2019 e auto aziendali: imprese in rivolta

1 Novembre 2019, 9:39 | di [FIRSTonline](#) |

Le quattro maggiori associazioni del settore chiedono al governo di cancellare la norma introdotta nella Legge di Bilancio. “Così si affossa il settore”



La misura inserita nella bozza di legge di Bilancio con cui si aumenta di oltre il 300% la tassazione sull'uso dell'auto aziendale, ha provocato un'alzata di scudi da parte delle imprese del settore e delle loro associazioni. In pratica la nuova norma – in discussione in Parlamento – sposta dal 30% al 100% il valore attribuibile alla formazione del reddito sotto forma di benefit per l'utilizzo delle auto aziendali che, a partire **dal prossimo anno, saranno dunque tassate per l'intero valore**, aumentando così il reddito complessivo del dipendente, con un impatto anche sui contributi e sul Tfr. La proposta inserita nella manovra vale 513 milioni di maggior gettito per lo Stato.

“Così si affossa definitivamente il mercato dell'auto aziendale e si colpiscono in busta paga circa 2 milioni di lavoratori. Il Governo che, a parole con il tavolo sull'auto, dichiara di voler supportare la filiera delle quattro ruote, ne sta determinando il collasso”, afferma Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli.

L'associazione si dice “scioccata da questo atteggiamento schizofrenico che conferma i timori di un'attitudine antindustriale che sembra animare le scelte di questo Governo”. Secondo Aniasa, la misura è “assurda anche da un punto di vista concettuale, si tassa non solo l'uso privato dell'auto ma quello lavorativo”. Il Governo, dice ancora Aniasa, è contraddittorio: “se da una parte con l'annuncio del taglio del cuneo fiscale si vogliono aumentare i soldi in busta paga, dall'altra, con queste misure, si generano pesanti ripercussioni sulle politiche retributive di centinaia di migliaia di aziende di ogni settore. Per non parlare dell'imponente impatto sulle minori entrate di gettito fiscale generate dal settore”.

Ma non è solo Confindustria a protestare. In un comunicato congiunto Anfia, Assilea, Federauto e Unrae stigmatizzano con forza la proposta, contenuta già nella prima bozza della Legge di Bilancio, che per la totalità dei dipendenti triplica il valore ai fini fiscali di auto e ciclomotori concessi in uso promiscuo. “Contrariamente ai luoghi comuni ampiamente diffusi, l'auto aziendale non è un privilegio per ricchi, ma un vero strumento di lavoro, in alcuni casi insostituibile; prova ne sia il fatto che circa il 72% del mercato è composto dai segmenti più bassi (A, B, C) non certo da *supercar*“, afferma la nota delle quattro associazioni.

Le associazioni spiegano che attualmente l'assegnazione della vettura ai dipendenti in uso promiscuo determina un compenso assoggettato a tassazione, calcolato in modo forfettario, tenendo conto di una percorrenza convenzionale annua di 15.000 km, di un costo chilometrico definito da tabella ACI e di una percentuale di utilizzo "ad uso personale" del 30%. Si tiene cioè conto del fatto che su sette giorni alla settimana, la vettura viene normalmente utilizzata cinque giorni a fini lavorativi e due giorni per usopersonale. L'uso personale (circa il 30%) è appunto quello soggetto a tassazione. Portarlo dal 30 al 100%, affermano, aumenterebbe l'onere contributivo e di Tfr a carico delle aziende e porterebbe al collasso delle auto aziendali, con un impatto anche sul mercato delle vetture a zero o basse emissioni.

L'appello delle associazioni a ritirare o almeno modificare la norma ha raccolto i primi consensi all'interno della stessa maggioranza, giovedì in Parlamento. Si sono pronunciati in favore della modifica Alessio Villarosa, sottosegretario dell'Economia e Davide Gariglio, capogruppo Pd in commissione Trasporti della Camera.

Anche il **viceministro allo Sviluppo Economico Stefano Buffagni (M5S)** chiede di **"migliorare immediatamente la norma** sulle auto aziendali perché su quelle voci le tasse i lavoratori già le pagano", come si legge sulla sua pagina Facebook.

Italia Viva ha invece già dichiarato che **"si impegnerà in Parlamento per eliminare anche questa inutile tassa** che danneggia lavoratori e aziende", come ha scritto in un tweet il senatore Eugenio Comincini, componente della commissione Bilancio di Palazzo Madama.

Manovra, tassa sull'auto aziendale: quota imponibile al 60% ad esclusione di vetture elettriche

L'incremento delle tasse sulle auto aziendali non riguarderà le vetture ibride ed elettriche e la quota di imponibile passerà dal 30% al 60% del valore del veicolo. L'aumento al 100% inizialmente annunciato, e che aveva scatenato numerose polemiche, scatterà solo per le cosiddette auto superinquinanti.

1 novembre 2019 Annalisa Girardi

Dopo le ultime polemiche sulla stretta del governo, compresa nella manovra, sulle auto aziendali, arrivano le precisazioni del ministero dell'Economia: l'incremento delle tasse sulle auto aziendali non riguarderà le vetture ibride ed elettriche e la quota di imponibile passerà dal 30% al 60% del valore del veicolo. L'aumento al 100% che era stato inizialmente annunciato non scatterà se non per le auto con emissioni di biossido di carbonio fino a 160 grammi al chilometro. Quindi solo per le cosiddette auto superinquinanti. La misura non riguarda i veicoli commerciali. L'aggiustamento probabilmente obbligherà il governo a cercare nuove coperture: la tassazione sulle auto aziendali per come era stata inizialmente strutturata, infatti, avrebbe recuperato entrate per 513 milioni di euro. Ma ora il gettito del provvedimento è destinato a diminuire.

La tassazione sull'auto aziendale ad oggi si applica su un importo pari al 30% di una cifra che dipende da diverse variabili, in primis il costo chilometrico che cambia a seconda dell'automobile in questione. Con la revisione della norma l'imposta si applicherebbe su un importo più elevato, al 60%, aumentando così l'imponibile su cui si calcola ad esempio l'Irpef o i contributi. Come già spiegato su Fanpage.it, ad oggi le auto aziendali vengono tassate al 30% perché si considera imponibile solo la parte relativa all'uso privato e personale del lavoratore (che viene quindi stimato rispetto al 30% del totale dell'utilizzo della vettura). Il restante 70% del valore dell'auto, invece, viene considerato come relativo all'uso fatto per motivi lavorativi e per questo il lavoratore non deve pagarci tasse. Per questo motivo Aniasa, l'Associazione dei noleggiatori, ritiene che si tasserebbe l'uso lavorativo e non personale dell'auto e sostiene che in questa maniera "si uccide il settore e si penalizzano i lavoratori. Questa misura affossa definitivamente il mercato dell'auto e colpisce in busta paga oltre due milioni di lavoratori". Inoltre, una ulteriore conseguenza è che i lavoratori potrebbero preferire una propria auto rispetto a una aziendale con la conseguenza di uno stop anche al mercato dell'automobile, considerando che le aziende cambiano i propri veicoli molto più di frequente di un privato cittadino.

Auto aziendali, retromarcia del governo: tassa "solo" sul 60%, escluse ibride ed elettriche



La precisazione del Mef dopo le polemiche degli ultimi giorni. La quota imponibile raddoppierà rispetto ad oggi e salirà al 100% soltanto per le auto più inquinanti

MILANO - Il governo mette la retromarcia sull'[aumento delle tasse sulle auto aziendali](#). Fonti del ministero dell'Economia hanno infatti spiegato che l'incremento escluderà le vetture ibride ed elettriche mentre per le altre la quota di imponibile salirà dal 30 al 60% del valore attribuito all'auto. L'aumento al 100%, inizialmente previsto per tutte le auto, scatterà solo per i veicoli "superinquinanti", ovvero con emissioni di biossido di carbonio fino a grammi 160 per chilometro. Restano invece esclusi dall'incremento, come indicato anche nella prima bozza, tutti i veicoli commerciali.

La correzione in corsa da parte del governo costringerà probabilmente l'esecutivo ad una nuova caccia di risorse. Secondo indiscrezioni circolate nel pomeriggio di ieri infatti la misura avrebbe portato nelle casse dello stato 513 milioni di euro. In questo modo, più che dimezzando l'incremento previsto, il gettito atteso è destinato ad assottigliarsi sensibilmente.

Che cos'è la tassa sulle auto aziendali

Secondo l'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, la misura come concepita inizialmente avrebbe interessato ben 2 milioni di veicoli. Sono molti i lavoratori che hanno a disposizione dell'auto come benefit non monetario del proprio stipendio. Ad oggi, benché non in denaro, questo strumento è comunque soggetto a tassazione, su importo pari al 30% di una cifra che dipende dal costo chilometrico, che varia a seconda dei tipi di vetture, considerando una percorrenza media di 15 mila chilometri. La norma di fatto farebbe crescere questo 30% al 60%, aumentando così l'imponibile su cui vengono calcolati Irpef, tributi locali e contributi previdenziali.

Il caso concreto

Cosa cambierebbe nel concreto? Ipotizzando un dipendente con una Audi A1 1.4 Tdi, con un costo chilometrico da 0,4082 euro, il fringe benefit annuale soggetto a tassazione

sarebbe oggi di 1836,9. Con la nuova norma salirebbe a 3672. Tutte le imposte relative verrebbero quindi raddoppiate. Un lavoratore che disponesse di una Alfa Romeo Giulietta 1.2 T da 120 cavalli vedrebbe l'imponibile relativo salire da 2407,32 a 4414,64 euro. Non solo, l'incremento del reddito rischia di essere una beffa anche ad esempio per chi si trovasse sotto la soglia dei 24 mila euro di reddito, e quindi beneficiario degli 80 euro mensili, e che invece sfondando questa soglia rischierebbe di perderli.

[AutoMoto / Mondo Auto](#)

Il governo tassa le auto aziendali

In Legge di bilancio previsto un aumento del 300% della tassazione. La rivolta delle associazioni dei noleggiatori

Publicato il 01 Novembre 2019 ore 17:00



Una misura che affossa definitivamente il mercato dell'auto e che colpisce in busta paga circa 2 milioni di lavoratori. "Siamo scioccati da questo atteggiamento schizofrenico che conferma i timori di un'attitudine antindustriale che sembra animare le scelte di questo Governo". E' questo il commento dell'**ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli alla misura inserita nella bozza di Legge di Bilancio con cui **si aumenta di oltre il 300% la tassazione sull'uso dell'auto aziendale**.

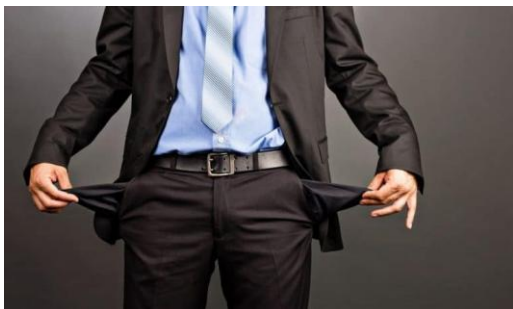
*"Tale norma – dice Gianfranco Martorelli, presidente di **Top Thousand** (l'osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende nazionali e multinazionali attive in Italia) – non tiene conto delle violente ripercussioni per le aziende italiane, dato che la vettura aziendale è oggi il principale strumento di incentivazione manageriale. Inoltre, la vettura aziendale ad uso promiscuo per molte figure professionali, viene utilizzata principalmente per l'attività lavorativa e solo in parte per il privato, non giustificando così una tassazione al 100% del fringe benefit".*

Il governo però corregge il tiro, per bocca del ministro dell'economia **Roberto Gualtieri**: *"Le auto elettriche e quelle ibride non saranno colpite dalla misura sulle auto aziendale. La misura oggi è stata descritta in modo non corretto da come è nella realtà e potrà essere ulteriormente migliorata".*

FP | Marco Caligari

Legge di Bilancio, la stangata ignorante sull'auto aziendale

1 Novembre 2019 di Pier Angelo Cantù



Il mondo dell'auto è agonizzante? Bene, allora togliamogli un'altra boccata d'ossigeno, così muore prima. Avranno pensato a questo i nostri politici, sempre più allo sbando indipendentemente dalla casacca che indossano o dalle supercazzole televisive con cui cercano di spiegare alla gente la loro incompetenza nel pensare soluzioni da inserire nella Legge di Bilancio. Tra le pieghe della manovra al varo spunta, infatti, una misura che affossa ulteriormente il settore **e che colpisce in busta paga 2 milioni di lavoratori**, identificati forse come detentori di un privilegio inaccettabile. **Un provvedimento che non si comprende, sia nella natura tecnica sia sul fronte delle scelte politiche, e che da entrambi i punti di vista denota una certa ignoranza.**



Sul piano tecnico, infatti, si va a tassare per intero in busta paga uno strumento di lavoro (mentre ora il peso fiscale si attua sul 30% del valore); una mossa inedita che potrebbe aprire un nuovo fronte: a quando la tassa sulle scrivanie o sul tablet aziendale?

Sul piano politico porterebbe presumibilmente i dipendenti a fare due scelte: restituire l'auto all'azienda oppure allungarne il ciclo di vita da tre a sette anni in media, con danni clamorosi a costruttori, distributori, società di noleggio e con un clamoroso ostacolo al processo di ricambio delle motorizzazioni (auspicato dal governo e incentivato con altre tasse sull'inquinamento). **Un impatto valutato in 300mila vetture immatricolate in meno all'anno, l'equivalente del 70% di auto aziendali in meno**, come ha sottolineato Michele Crisci, Presidente di Unrae, l'associazione dei costruttori.

“Il Governo che, a parole con il Tavolo sull'Auto, dichiara di voler supportare la filiera delle quattro ruote, ne sta determinando il collasso. Siamo scioccati da questo atteggiamento schizofrenico che conferma i timori di un'attitudine antindustriale che sembra animare le scelte di questo Governo”

Così la pensa Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio di auto e veicoli, esprimendo la sua contrarietà alla misura inserita nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta di oltre il 300% (!) la tassazione sull'uso dell'auto aziendale. Altro che merendine e bibite zuccherate. Una misura assurda dal punto di vista concettuale che tassa non solo l'uso privato dell'auto (che già lo è) ma quello lavorativo, con buona pace anche del cuneo fiscale. Infatti, se da una parte con l'annuncio del taglio del cuneo fiscale si vogliono aumentare i soldi in busta paga, dall'altra con queste misure si generano pesanti ripercussioni sulle politiche retributive di centinaia di migliaia di aziende di ogni settore. Si colpiscono tutti i lavoratori che utilizzano questi veicoli, tassando perfino i chilometri percorsi per le necessità di lavoro.

Produci fatturato per l'azienda? Sostieni la produzione e il benessere aziendale? Bene, ti tartassiamo!

Appello alla retromarcia

In un colpo solo, il Governo riuscirebbe nell'impresa di scontentare tutti: lavoratori, imprese, settore dell'automotive e del noleggio con una norma vessatoria in totale antitesi con le indicazioni emerse dal Tavolo sull'auto presieduto dal Ministro Patuanelli e con l'impegno annunciato di un forte sostegno all'automotive.

Il dilettantismo tecnico della scelta si evidenzia anche nell'imponente impatto sulle minori entrate di gettito fiscale generate dal settore. Sulla complessiva flotta di veicoli in noleggio a lungo termine, più della metà sono veicoli di piccola e media cilindrata e tutti i veicoli sono Euro 6, ibridi o elettrici. Il pesante e negativo impatto riguarda, quindi, il fronte delle emissioni.

“In questo modo si rendono ulteriormente gravosi i costi di mobilità e trasporto delle imprese italiane, già penalizzate da una disequilibrata fiscalità rispetto ai competitor europei, rendendo a questo punto inevitabile il ricorso in Commissione Europea per l'immediata applicazione della Sentenza di Strasburgo sull'equiparazione dei regimi Iva”



Si legge in conclusione nella nota di Aniasa.

Al coro di chi chiede un dietro front si unisce Gianfranco Martorelli, Presidente di Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende nazionali e multinazionali attive in Italia, che esprimendo una fortissima preoccupazione per una misura che non tiene conto delle violente ripercussioni per le aziende italiane, dato che la vettura aziendale è oggi il principale strumento di incentivazione manageriale. Nella situazione economica attuale, aggiunge Martorelli, le aziende non potranno farsi carico di ulteriori costi per limitare l'impatto economico sui propri dipendenti. Si rischia un effetto domino causato dall'eccessiva tassazione **che determinerà la restituzione delle vetture aziendali, con una richiesta di una compensazione economica che potrà avere conseguenze anche per l'economia nazionale.** Già oggi abbiamo raccolto decine di richieste di restituzione della vettura aziendale da parte dei dipendenti nel caso in cui la norma andasse in porto.

ECONOMIA

LA STANGATA

In manovra la tassa che colpisce 2 milioni di auto e lavoratori: ed è polemica

31 Ottobre 2019



La tassa sui veicoli aziendali inserita in manovra fa discutere. L'industria dell'auto alza la voce e grida a gran voce quali saranno le conseguenze. La stangata "colpisce 2 milioni" di macchine e lavoratori, protesta l'Aniasa, l'associazione delle imprese del noleggio.

Tutti poi, maggioranza compresa, si schierano contro le tasse sulle auto aziendali che, dalle ultime bozze, triplicano per tutti i dipendenti, portando il prelievo dal 30 al 100% del valore del fringe benefi, fatta eccezione per chi fa il rappresentante. Non bastano le parole di Roberto Gualtieri, a placare le polemiche: il ministro dell'Economia assicura infatti che la misura è stata "mal raccontata" ma può essere "migliorata", e comunque non tocca "ibride ed elettriche". **In serata arriva così un dietrofront rispetto ai testi circolati:** il prelievo si ferma al 60% dell'imponibile, vengono esclusi i veicoli commerciali e sale al 100% solo per le vetture superinquinanti.

IL SETTORE. Attualmente l'auto aziendale rientra tra le voci della retribuzione, ma solo il 30% del suo valore è sottoposto a imposizione. Uno sconto fiscale che nasce da una constatazione, spiega l'Aniasa: "Tassare solo l'uso slegato dal lavoro. Presupponendo che l'auto aziendale da lunedì al venerdì sia a disposizione del dipendente per lo svolgimento delle sue mansioni, quello che emerge a fini fiscali sarebbe solo il weekend".

COSA CAMBIA. Le bozze di manovra tolgono l'agevolazione, per cui tutto il valore dell'auto sarebbe soggetto a imposte. Su questa parte di reddito quindi la tassazione triplicherebbe. E gli interessati sarebbero tutti coloro che hanno la macchina a disposizione in uso esclusivo, escludendo i veicoli in 'pool', per cui hanno le chiavi più dipendenti, e gli agenti di commercio, il cui lavoro è inscindibile dalle quattro ruote.

LA PROTESTA. La stretta fiscale si farebbe così sentire sull'80% del parco auto aziendale complessivo, sempre secondo Aniasa, il ramo di Confindustria attivo nel noleggio. Secondo l'associazione, questa è una misura "che affossa definitivamente il mercato dell'auto e che **colpisce in busta paga circa 2 milioni di lavoratori**", quanti sono i mezzi interessati. "Il Governo che, a parole con il Tavolo sull'Auto, dichiara di voler supportare la filiera delle quattro ruote, ne sta determinando il collasso", è l'accusa dell'associazione.

I MODELLI. Quanto alla diffusione, secondo l'Aniasa "le auto aziendali ormai sono molto diffuse, presenti in oltre il 90% delle grandi aziende ma anche in molte piccole e medie imprese. Non c'è un settore merceologico che tira di più. E non è vero - sottolinea - che si tratta sempre di segmenti alti: **in termini quantitativi dominano modelli come Panda e 500L**, ovviamente poi le flotte aziendali coprono quote consistenti anche nel segmento alto". I noleggiatori fanno poi notare come nel settore il ricambio sia veloce, per cui si tratta di vetture che avrebbero emissioni più basse e standard di sicurezza più alti.

© Riproduzione riservata