

## La manovra

# La stangata su un business da tre miliardi paura per l'effetto fisco sulle auto aziendali

MARCO FROJO, MILANO

L' aumento della tassazione sulle auto aziendali inserita nella bozza della legge di Bilancio è stato un fulmine a ciel sereno per l'autonoleggio. Da una parte perché il governo aveva di recente annunciato di voler lavorare al rilancio di tutta la filiera automotive, dall'altra perché il settore sta già facendo i conti con una domanda più cauta da parte dei clienti che, alla luce dell'incertezza congiunturale, preferiscono chiedere un prolungamento temporale dei contratti piuttosto che rinnovare il parco macchine.

In questa situazione è così passato in secondo piano il record fatto registrare nei primi sei mesi di quest'anno dal noleggio a lungo termine, la cui flotta è ormai prossima al milione di unità. «Il noleggio si conferma cartina di tornasole dell'economia nazionale e segnala un raffreddamento delle aspettative di crescita, evidenziato dal ritorno all'estensione dei contratti in essere, scelta già adottata dalle aziende nel periodo più duro della crisi economica – osserva il presidente di Aniasa, Massimiliano Archiapatti – I dati relativi alla prima metà dell'anno confermano però anche il trend che vede sempre più imprese e privati abbandonare la proprietà e passare all'uso dei veicoli attraverso le diverse soluzioni di mobilità offerte dal noleggio e dal car sharing. Soluzioni a prova di sostenibilità e sicurezza, grazie a una flotta di veicoli con efficienti motorizzazioni diesel di ultima generazione e alimentazio-

ni alternative in costante crescita».

### TUTTI SCONTENTI

Secondo il numero uno di Aniasa, questo circolo virtuoso potrebbe però essere interrotto proprio dalla proposta contenuta nella bozza della legge di Bilancio: «Si tratta di una misura in grado di affossare il mercato dell'auto e che colpisce in busta paga circa due milioni di lavoratori. Il governo riesce a scontentare tutti, lavoratori, imprese, settore dell'automotive e del noleggio. La tassazione dell'auto aziendale è infine in totale antitesi con le indicazioni emerse dal Tavolo sull'auto presieduto dal ministro Patuanelli e con l'impegno annunciato dall'esecutivo di forte sostegno all'automotive». Eppure il 18 ottobre scorso, infatti, si è tenuto un incontro presso il ministero dello Sviluppo economico che ha coinvolto tutti gli attori del settore automotive e al termine del quale le parti si sono lasciate con la prospettiva di creare tre "sotto-tavoli" dove discutere delle proposte per rilanciare uno dei settori più importanti per l'intera economia italiana (l'intera filiera vale l'11% del Pil e il 16% del gettito fiscale). Fra le proposte avanzate da Aniasa ce ne sono alcune che è possibile implementare nel breve periodo ed altre che hanno bisogno di una "gestazione" più lunga; alcune poi sono a costo zero per lo Stato, mentre altre prevedono un sostegno economico. Secondo Archiapatti potrebbe già essere inserita nella legge di Bilancio la possibilità per taxi e Ncc di prendere a noleggio il proprio veicolo, una possibilità ad oggi negata senza alcuna motivazione reale. Lo stesso potrebbe accadere per quel che riguarda i veicoli con portata superiore ai 60 quinta-

li (oggi solo le imprese iscritte all'Albo in conto terzi possono prendere i mezzi a noleggio).

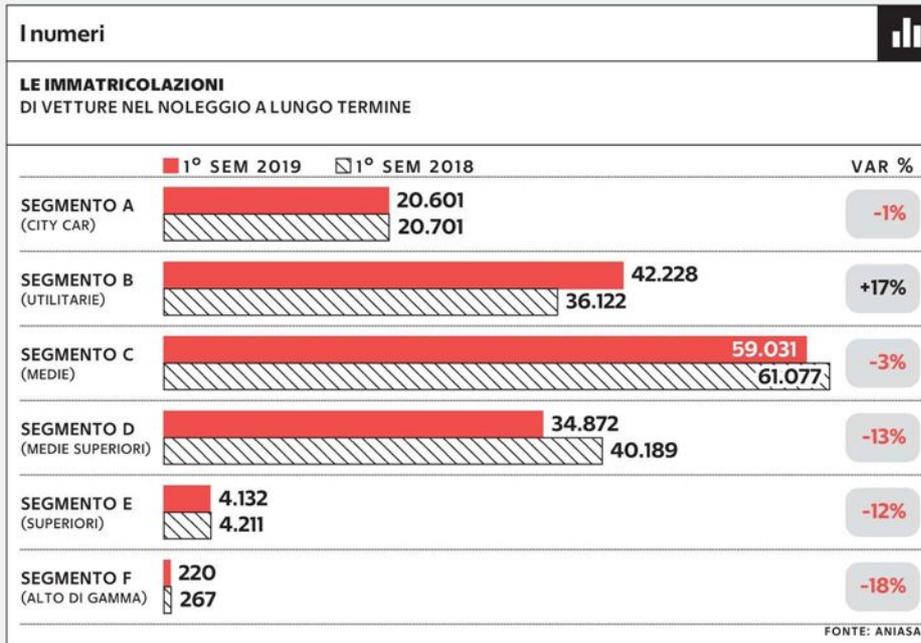
### ATTEGGIAMENTO SCHIZOFRENICO

Fra i provvedimenti a costo zero per lo Stato c'è anche la richiesta di introdurre nel Codice della strada una definizione di *vehicle sharing* con relativa armonizzazione delle regole per la gestione e la fruizione (accesso alle Ztl, uniformità della segnaletica stradale, accesso alle corsie preferenziali, etc.) dei servizi nei diversi Comuni, con l'obiettivo di facilitare la vita degli automobilisti e mettere gli operatori nelle condizioni di pianificare un'offerta integrata. Andrebbe invece incentivata la sostituzione delle auto ante Euro5, che rappresentano oltre la metà dei 38 milioni di veicoli che circolano sulle strade italiane e di gran lunga le più inquinanti, con vetture Euro6 usate, di ultima generazione e correttamente mantenute. Così come Aniasa spinge per l'eliminazione del malus per i veicoli diesel Euro6, che nel ciclo completo risultano meno inquinanti delle altre motorizzazioni. Per quanto di stretta attualità e di grande importanza, questi temi rischiano però di passare in secondo piano, nel caso in cui il peso della tassazione sull'auto aziendale in "fringe benefit" passasse dall'attuale 30% al previsto 100%. «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 – conclude Archiapatti – Siamo scioccati da questo atteggiamento schizofrenico».

L'aumento della tassazione inserita nella bozza della legge di Bilancio lascia tutti scontenti. Soprattutto dopo che il settore ha raggiunto un livello da grandi numeri



Peso: 77%



Il governo aveva di recente annunciato di voler lavorare al rilancio di tutta la filiera automotive. Ma questo circolo virtuoso potrebbe però essere interrotto proprio dalla proposta contenuta nella bozza di Bilancio



Peso: 77%

**Il personaggio**



**Massimiliano Archiapatti**  
presidente di Aniasa analizza  
i comportamenti dei clienti  
alla luce delle richieste di riforme  
avanzate al Parlamento



Peso:77%

## Il mercato

# Più privati e utilitarie, meno diesel

Il primo semestre del 2019 si è chiuso con numeri in crescita: stanno cambiando i trend del settore

### LUIGI DELL'OLIO, MILANO

**L**a soglia del milione è ormai a portata di mano. Nonostante la leggera contrazione delle immatricolazioni (-1%, per un totale di 161 mila unità), il primo semestre del 2019 si è chiuso con numeri in crescita per il comparto delle flotte aziendali: +13% rispetto al medesimo periodo dello scorso anno, ad avvicinare quota un milione di veicoli circolanti nella Penisola (siamo a quota 944 mila). Con il risultato che il giro d'affari del settore per la prima volta nella storia ha superato i 3 miliardi.

### PESA L'INCERTEZZA ECONOMICA

Sono i principali dati e trend del noleggio a lungo termine rilevati dall'associazione di categoria Aniasa, che spiega: «Sul settore stanno pesando il clima di incertezza economica e le campagne di demonizzazione del diesel, che hanno spinto le aziende a prolungare i contratti in essere piuttosto che a rinnovare il proprio parco auto, a preferire le utilitarie e a ridurre il ricorso ai veicoli a gasolio (dal 75% al 66% delle vetture immatricolate dal noleggio a lungo termine, ndr), ritenuto erroneamente più impattante, principalmente in favore di quelle a benzina, con l'effetto paradossale dell'aumento delle emissioni di CO2». L'estensione della durata, ben oltre i 36

mesi tradizionali, è un'opzione non del tutto nuovo: anche in passato diverse aziende vi hanno fatto ricorso per rinviare nuovi investimenti e, contestualmente, ridurre i costi complessivi della flotta.

### NUOVI TREND DEL MERCATO

Quanto ai motori che stanno cambiando il mercato, il primo semestre di quest'anno ha confermato che sempre più privati, anziché acquistare l'automobile preferiscono prenderla in noleggio a lungo termine. Secondo stime dell'associazione, è stata superata la soglia dei 52 mila contratti per questo segmento del mercato. Un numero in termini assoluti contenuto, ma più che doppio rispetto ai 25 mila contratti in essere solo due anni fa. Costo fisso e pacchetti all inclusive stanno determinando il successo della formula. Collegato alla crescita dei privati è il significativo aumento delle utilitarie, con 42 mila veicoli (+17% e una quota che supera il 25% del totale immatricolato a noleggio), a fronte di un calo complessivo di tutti gli altri segmenti, in particolare delle medie superiori (35 mila e -13%).

Alberto Grippo, ad Leasys, segnala la crescita della *disownership* «che permette ai consumatori di utilizzare prodotti e servizi con continuità, senza averne la diretta proprietà. Tutti ricercano soluzioni sempre più sostenibili, flessibili e innovative e anche il mondo automotive è chiamato ad affrontare questa sfida». Leasys nel suo portafoglio conta soluzioni che permettono di

pagare solo l'utilizzo della vettura in base ai km percorsi, di conoscere fin da subito il valore del veicolo in caso di riacquisto a fine contratto e che con un abbonamento permettono di cambiare auto a seconda delle proprie esigenze.

Alberto Viano, ad LeasePlan Italia, ricorda un'indagine condotta dalla società dalla quale emerge che gli italiani sono tra i primi in Europa come attitudine e disponibilità verso l'elettrico, con il 50% dei conducenti italiani analizzati che probabilmente sceglierà un veicolo di questo tipo nei prossimi cinque anni. Un'altra tendenza che si va affermando, sottolinea Viano, è il corporate car sharing tra le aziende di grandi dimensioni «anche grazie all'accessibilità completamente digitale, a iniziare dal target delle multinazionali, che per prime hanno manifestato questa esigenza. Questa modalità della gestione in pool consente di ampliare gli utilizzatori del benefit aziendale».

ROMANO/ANSA



Peso: 43%



Peso:43%

# Aumento mensile, una tantum e anche la sanità il contratto dei 20 mila addetti apre al futuro

MILANO

**U**n aumento medio di 120 euro lordi per e l'erogazione di una tantum forfettaria di 330 euro in due tranches. È il contenuto principale del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro per gli occupati nel settore dell'autonoleggio, del soccorso stradale e di parcheggi/autorimesse. Circa 20 mila addetti, distribuiti lungo tutta Penisola.

L'accordo, siglato dall'Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) e dalle organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cils e UilTrasporti e che resterà in vigore fino alla fine del 2021, riserva un ampio spazio all'adeguamento alle normative vigenti del mercato del lavoro e a una ampia regolamentazione sul tema degli appalti. Una disciplina,

quest'ultima, particolarmente rilevante in quanto il settore è caratterizzato dallo svolgimento di servizi ausiliari all'attività dell'autonoleggio, come l'approntamento (cioè la preparazione del veicolo per poi essere consegnato), la pulizia e il "navettamento" delle vetture (cioè trasporto da e per i punti nei quali avviene l'autonoleggio), effettuati anche tramite contratti di appalto, da cui conseguono cambi di gestione fra le imprese appaltatrici. Le parti hanno regolamentato il cambio di appalto con l'obiettivo di tutelare i livelli complessivi dell'occupazione, anche per evitare l'insorgere di fenomeni distorsivi della concorrenza.

"Tra gli aspetti di maggiore rilevanza dell'intesa firmata", rivendicano le parti, c'è anche "una completa rivisitazione della scala parametrica che ha portato ad ampliare i livelli professionali e un adeguamento della classificazione dei lavoratori, più rispondente alle effettive esigenze delle aziende".

Inoltre è stato previsto a partire dal 2021 l'incremento dello 0,5%

della previdenza sanitaria complementare, con il contributo mensile contrattuale (oggi pari all'1% a carico del datore di lavoro) per tutti i dipendenti. L'accordo è stato completato dalla sigla di un protocollo di settore contro le molestie sul luogo di lavoro.

Per il segretario generale di Aniasa Giuseppe Benincasa, l'accordo «consentirà alle aziende di misurarsi sulla base della qualità dei servizi, in un mercato protagonista della smart mobility e che fornisce un supporto strategico alla mobilità aziendale e turistica del nostro Paese». - I.d.o.

L'intesa riserva un ampio spazio all'adeguamento alle normative sul lavoro e anche una forte regolamentazione sul tema degli appalti



Peso: 25%

**Il caso**

# Giù turisti e qualità: il breve termine soffre

MILANO

**L'** autonoleggio a breve termine non scoppia di salute, anzi ha addirittura qualche linea di febbre. A fare la diagnosi è Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa, che individua in due fattori le cause del malessere: il rallentamento del turismo italiano e la forte pressione sui prezzi causata dalla presenza sul mercato di numerosi broker che operano sul web. Non è però tanto la discesa del costo del noleggio a preoccupare – in fin dei conti questa va a tutto vantaggio dei consumatori – ma le modalità con cui avviene. «Chi noleggia una macchina paga sì meno, ma il noleggio non è per lui un'esperienza soddisfacente – spiega Benincasa – Ne sono testimonianza i numerosi reclami che vengono fatti una volta riconsegnata la vettura». A scatenare le proteste dei consumatori sono soprattutto le auto noleggiate tramite i broker: «Su questo canale il confronto fra le offerte viene fatto attraverso il prezzo, mentre vengono taciute le altre condizioni contrattuali. Nascono così le spiacevoli sorprese nel momento in cui si arriva all'aeroporto e si scoprono tutte le clausole».

**CALA LA QUALITÀ**

Secondo Benincasa, nel campo dell'autonoleggio sta succedendo

quello che è avvenuto nel settore aereo: scendono i prezzi ma con essi anche la qualità del servizio e alla fine il cliente è scontento. Questa dinamica è favorita dal proliferare di piccoli operatori che, grazie alla particolarità della situazione attuale, riescono a entrare sul mercato senza troppi problemi, salvo andare in difficoltà in un secondo momento. L'alto stock di auto invendute nei piazzali dei produttori e le politiche monetarie estremamente accomodanti da parte della Banca Centrale Europea favoriscono l'avvio del business, senza però la certezza che si tratti di un progetto solido.

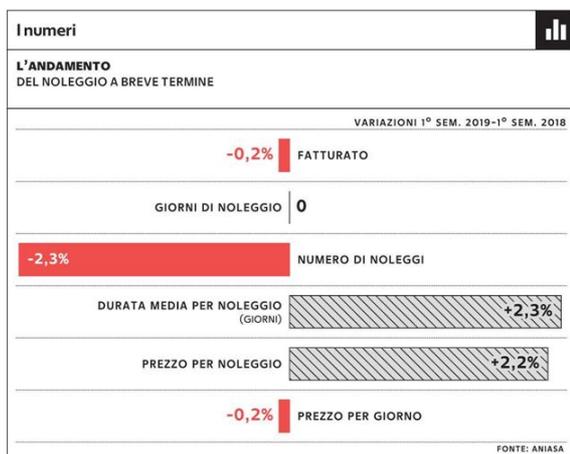
«Molti piccoli operatori non hanno addetti che si occupano della riconsegna e questo innesca numerose contestazioni quando il cliente si vede recapitare il conto per i danni arrecati al veicolo. Senza contare che, sempre per risparmiare sui costi, diverse società di autonoleggio non sono presenti negli aeroporti ma hanno sede in luoghi anche lontani. Il cliente al suo arrivo trova solo un addetto che provvede a trasportarlo fino a dove si trova la macchina e non ha molta scelta, anche se la soluzione non lo soddisfa».

**IL RUOLO DELL'ANTITRUST**

Ed è proprio per questo motivo che sono sempre di più di aeroporti che segnalano sul loro sito Web gli operatori che sono effettivamente all'interno dello scalo. Il garante della concorrenza ha preso atto dei comportamenti scorretti ma, visto che il problema è a livello europeo, spetta

all'Antitrust continentale effettuare un intervento correttivo, precisa Benincasa, secondo il quale la guerra dei prezzi non è qualcosa che riguarda esclusivamente la salutare concorrenza fra aziende ma anche la trasparenza e le regole del mercato. I clienti, per parte loro, stanno di nuovo tornando ad usare il canale diretto, senza passare più per i broker, un inequivocabile segnale del fatto che giudicano importanti tutte le clausole del contratto e non solo quella relativa al prezzo. Le prenotazioni effettuate direttamente sul sito della società di autonoleggio si sono infatti riavvicinate alla soglia del 50%, valore sotto il quale erano ampiamente scese negli ultimi cinque anni. «Mi attendo un consolidamento del settore perché il mercato non è in grado di sostenere a lungo la situazione attuale con una miriade di micro operatori e una crescente insoddisfazione dei clienti. Se per affittare un'auto spendi meno che per un pacchetto di sigarette, c'è qualcosa che non va». – m.fr.

La forte pressione sui prezzi causata dall'affollamento dei broker che operano sul web ha spinto i margini in basso. E ci sono meno vacanzieri



**L'opinione**

Molti piccoli operatori non hanno addetti che si occupano della riconsegna e questo innesca molte contestazioni

**GIUSEPPE BENINCASA**  
SEGRETARIO GENERALE DI ANIASA



Peso: 41%

# Elettrica o termica? Nel dubbio, c'è il noleggio

**Agli acquisti diretti vengono preferite formule che consentono di utilizzare l'auto anche per lunghi periodi. In Italia sono ormai un milione i veicoli non di proprietà, per un giro d'affari di 3 miliardi**

**E POI IL PIACERE FLOTTE** a cura di Franco Oppedisano

**A** volte anche i numeri mentono. Quelli delle vendite delle automobili in Italia a settembre disegnano, a prima vista, un quadro entusiasmante: le immatricolazioni crescono due cifre (+13,4% a quota 142.136 veicoli) e più o meno tutti costruttori spuntano incrementi percentuali confortanti. Ma non è così. Il dato del mese passato sconta un giorno di vendita in più rispetto a quello dell'anno precedente e, soprattutto, ha l'incommensurabile vantaggio di confrontarsi con un settembre 2018 in cui le immatricolazioni erano quasi ferme per i ritardi provocati dalle omologazioni con nuove norme Wlpt. Tanto è vero che le immatricolazioni dei primi nove mesi dell'anno, pur recuperando, rimangono al di sotto di quello dello scorso anno (-1,6%).

In questo quadro, recuperano soprattutto le vendite ai privati che fanno segnare da gennaio a settembre un +2,2%, quelle dei noleggi che fanno segnare nello stesso periodo un +1,3%, mentre segnano pesantemente il passo le immatricolazioni delle società (-16,7%).

Questi dati fotografano la situazione di incertezza in cui vivono i fleet manager che per rinnovare il parco auto devono fare conti con un possibile rallentamento dell'economia e una grande confusione sul tipo di motorizzazione da scegliere. Quindi agli acquisti diretti vengono preferiti i noleggi a lungo termine che ormai possono contare su una flotta vicina al milione di veicoli e un giro d'affari superiore ai 3 miliardi di euro. «Il noleggio», ha osservato Massimiliano Archiapatti, presidente Aniasa, l'associazione di

Confindustria che riunisce le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità «si conferma cartina di tornasole dell'economia nazionale e segnala un raffreddamento delle aspettative di crescita, evidenziato dal ritorno all'estensione dei contratti in essere, scelta già adottata dalle aziende nel periodo più duro della crisi economica. I dati relativi alla prima metà dell'anno confermano però anche il trend che vede sempre più imprese e privati abbandonare la proprietà e passare all'uso dei veicoli attraverso le diverse soluzioni di mobilità offerte dal noleggio e dal car sharing».

Il portafoglio dice "motori tradizionali", il ceo che vuole avere un'azienda green dice "elettrica" e le notizie che arrivano dalla Germania dicono "prudenza". E allora la scelta viene rimandata o, se non se ne può fare a meno, il fleet manager sceglie il noleggio a lungo per avere le auto necessarie per due o tre anni sperando che, nel frattempo, la situazione si chiarisca. Quello che sta già succedendo è, invece, la netta diminuzione delle vendite delle auto alimentate a gasolio: -13,9% a settembre, un dato che sarebbe di gran lunga peggiore (-23%) se non fossero sostenute dal noleggio. Crescono, di conseguenza, le vendite delle auto a benzina (+30,4%) che consumano di più e producono più CO<sub>2</sub>, quelle del gpl, del metano, delle ibride e delle elettriche pure. Ma queste ultime, nonostante un aumento percentuale a



tre cifre (+ 156,8%) continuano a rappresentare meno dell'1% delle immatricolazioni e non convincono ancora i fleet manager, almeno a giudicare dagli acquisti dei noleggiatori che hanno registrato incrementi inferiori a quelli complessivi. La guerra al diesel, intanto sta ottenendo un risultato opposto a quello che si proponeva. La media ponderata della emis-

sione di CO2 delle auto vendute a settembre è cresciuta dello 0,9% fino ad arrivare a 118,4 grammi al chilometro. Nei primi nove mesi dell'anno l'incremento è stato del 5,1% a 119,6 g/km contro i 113,8 dello stesso periodo di un anno fa.

**INTANTO LA GUERRA AL DIESEL**

■ **TA OTTENENDO UN RISULTATO OPPOSTO A QUEL CHE SI PROPONEVA: NEL 2019 LE EMISSIONI SONO CRESCIUTE DEL 5,1% ■**

**LAND ROVER DEFENDER: IL RITORNO DELL'ICONA**

La sua storia, iniziata nel lontano 1948, sembrava essersi fermata nel 2016, dopo oltre 68 anni di carriera e 4 generazioni. Allo scorso Salone di Francoforte è, invece, ricominciata con la nuova Land Rover Defender, un'auto tecnologica che si discosta dal suo passato, dove le forme rigorosamente squadrate hanno sempre rappresentato il tratto caratteristico di questa vettura. La nuova Defender è disponibile nella versione "90", lunga 4,32 metri, o nella versione "110", pari a

4,76 metri, fino a 7 posti. Alta 29,1 centimetri da terra, propone la trazione integrale permanente con sistema Terrain Response 2, capace di leggere le condizioni del fondo. Molto utili le telecamere ad alta definizione del sistema ClearSight Ground View, così da proiettare ogni ostacolo sullo schermo centrale dell'infotainment da 10 pollici. I primi motori per la nuova Defender sono i Diesel 2.0 SD4 in potenze di 200 e 240 CV. Non mancheranno i 2.0 benzina Si4 quattro cilindri da 300 CV e sei cilindri, 3.0 i6 mild hybrid da 400 CV.



**HONDA E: LA PICCOLA ELETTRICA GIAPPONESE**

La Honda E si presenta nella sua veste definitiva e si contraddistingue per linee morbide e pulite, impreziosite dalle maniglie a scomparsa delle portiere, per un design che richiama le piccole Honda del passato, ma è innovativo al tempo stesso. L'essenzialità delle sue linee esterne è esaltata dal sistema di retrovisori laterali digitali che utilizzano videocamere compatte per proiettare immagini sui due schermi posti ai lati dell'abitacolo. All'interno la plancia digitale è composta dai cinque display HD del sistema di Infotainment, per un abitacolo futuristico. La Honda E è dotata di un motore elettrico - da 136 CV oppure da 154 CV - che sviluppa una potente coppia di 315 Nm. Su strada, la trazione posteriore garantisce un'accelerazione da 0 a 100 km/h in circa 8 secondi, mentre la batteria da 35,5 kWh permette un'autonomia fino a 220 km con una singola ricarica.



**VOLKSWAGEN ID.3: UN NUOVO CAPITOLO ELETTRICO**

Volkswagen entra nella nuova era di mobilità ecologica con la nuova ID.3, la prima a nascere dalla piattaforma MEB, la base sulla quale verranno realizzate tutte le elettriche del gruppo, e 420 km di autonomia promessi nel ciclo WLTP. Al debutto la ID.3 1ST, dotata di serie della batteria con la capacità maggiore (58 kWh), mentre arriverà in futuro anche una versione con una batteria più piccola (45 kWh - 330 chilometri di autonomia) e una ancora più grande (77 kWh - 550 chilometri).

Il veicolo, garantito otto anni o 160.000 km, novità assoluta per la Casa tedesca, adotta un motore sincrono da 150 kW e 310 Nm di coppia ed è integrato nell'assale posteriore con cambio monomarcia. La ID.3 si può paragonare a una Golf a livello di ingombri (lunga 4,26 metri), mentre l'abitacolo è un "open space", dove trovano posto due display touch da dieci pollici, con la possibilità di avere un futuristico display head-up Augmented Reality (AR).



Sezione: ANIASA



Peso:128-74%,129-90%

# Auto aziendali stangate Un conto da 330 milioni

Il governo prova ad ammorbidire il giro di vite escludendo ibride ed elettriche Italia Viva e M5S restano contrari alla stretta: colpisce 2 milioni di dipendenti

di **Achille Perego**  
ROMA

**Si riduce** ma resta, almeno per ora, la stangata fiscale sulle auto aziendali. Nel testo che invierà in Parlamento il governo ha ammorbidito il giro di vite escludendo dall'aumento delle imposte le auto ibride ed elettriche. Ma in Aula s'annunciano ulteriori modifiche anche da parte della maggioranza con Italia Viva e M5S contrari all'inasprimento delle tasse che colpirebbe circa 2 milioni di dipendenti che godono di questo *fringe benefit*, ma anche il già calante mercato dell'auto, il cui 40% è rappresentato proprio dalle auto aziendali.

**Con la nuova** versione della tassa sulle auto aziendali, secondo i dati della relazione tecnica allegata alla manovra, il gettito previsto per il Fisco sarà di 332 milioni nel 2020 per salire a 378 nel

2022 e scendere a 360 nel 2026. Sempre secondo la relazione tecnica i veicoli immatricolati nel 2018 e intestati a partite Iva sono 840mila: per circa 43mila di questi la tassa passerebbe dal 30 al 100% e per circa 754mila al 60%. Il 25% delle vetture individuate sarebbe però escluso dall'aumento perché in uso ad agenti di commercio e rappresentanti che non rientrano - come i veicoli commerciali utilizzati dai dipendenti - nella nuova manovra. L'incremento di tassazione sulle aziendali - che dovrebbe però riguardare solo le nuove immatricolazioni - esclude per ora le auto

**BENZINA E DIESEL**

**Per redditi fino a 75mila euro si potrebbe arrivare a pagare tra i 2.000 e i 2.400 euro in più all'anno**

ibride ed elettriche.

**Per le vetture** ecologiche il peso dell'auto sul reddito resterà limitato al 30% del costo convenzionale stabilito dall'Aci su una percorrenza annua di 15mila chilometri. Gli incrementi invece riguardano tutte le auto a benzina e diesel. Quelle che emettono fino a 160 grammi di CO2 al chilometro vedranno un aumento della tassazione dal 30 al 60% sul reddito. Ben più pesante (con un incremento dal 60 al 100% del peso fiscale sul reddito) sarebbe la stangata sulle vetture aziendali che emettono oltre 160 grammi di CO2 al chilometro. Dalla Jeep Renegade alla Compass, dai tantissimi modelli Bmw, Mercedes, Audi presenti nelle flotte aziendali, i dipendenti che le utilizzano come *fringe benefit* vedrebbero, per redditi da 30mila a 75mila euro lordi l'anno, un aggravio fiscale compreso tra i 2mila e 2.400 euro all'anno.

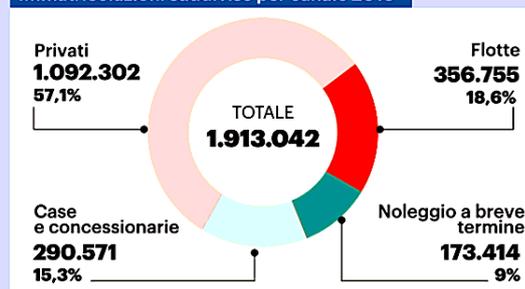
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La legge di Bilancio**

**Primo Piano**

**I numeri a confronto**

**Immatricolazioni suddivise per canale 2018**



**L'alimentazione delle auto in Italia**



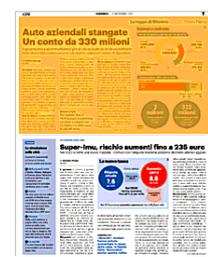
**2 milioni**

Le auto aziendali circolanti in Italia

**332 milioni**

Gettito previsto dallo Stato nel 2020 con l'aumento delle tasse

**Fonte: Aniasa**



# Il no del concessionario Sina: giù le vendite e meno incassi Iva

Il patron del gruppo Ferri: si va a colpire sempre la macchina, ma questa misura è controproducente

**Maurizio Cescon**

**UDINE.** Scuote la testa Giorgio Sina, imprenditore friulano e patron del Gruppo Ferri, una delle concessionarie più grandi e importanti del settore, con sedi e filiali che operano in Friuli Venezia Giulia e Veneto. Sina, in portafoglio, ha la compravendita ufficiale per i brand Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Abarth, Kia, Hyundai, Subaru, Infiniti, Volvo, Renault, Dacia, Citroën e Maserati. Insomma uno che di macchine se ne intende e ne ha fatto ragione di lavoro da oltre 30 anni. E il suo commento, riguardo la stangata sulle vetture aziendali, non lascia adito a dubbi di sorta. «A questo punto non so se qualcuno nel Governo abbia avuto in passato un lavoro come tutti gli italiani - spiega - per-

chè non mi spiego davvero questa legge inserita nella Finanziaria. Si sente dire in gi-

ro, e me lo auguro vivamente, che vogliamo rivedere alcuni aspetti della normativa. Il problema qui è serio, si va a colpire sempre l'automobile che è già di per sé molto tassata. Il mercato dell'auto, anche nella nostra regione, è fatto per il 40 per cento dalle aziende che destinano le varie vetture ai dipendenti sotto forma di fringe benefit. Se un domani triplichiamo o raddoppiamo la tassazione a carico del dipendente, è chiaro a tutti che l'aggravio economico diventa eccessivo e si va a modificare in peggio, a mio avviso, una situazione che funziona. Le grandi aziende del Friuli Venezia Giulia hanno tutte uno stock di macchine aziendali, ce ne sono sicuramente centinaia, forse anche più di mille».

Ma cosa potrebbe accadere

se davvero il Parlamento varasse la Finanziaria con la norma così come pensata dal Governo? «A quel punto - osser-

va ancora Sina - sarà da fare un'attenta valutazione, all'interno di ogni singola azienda, se dare ancora o meno la macchina al dipendente. Probabilmente molti rinunceranno, visto il carico di imposte aggiuntive, e di conseguenza le concessionarie venderanno molte meno auto di questo tipo, che hanno una sostituzione veloce, a enti o aziende. Ma se le vendite di macchine saranno in flessione, lo Stato incasserà meno Iva, quindi è come il cane che si morde la coda. Alla fine la stangata sarà controproducente, avrà meno effetti di quelli che il Governo spera, pure sul fronte delle entrate». D'accordo con l'analisi di Sina sono anche le associazioni di categoria, che confermano il dato del 40% di immatricolazioni che riguarda-

no le auto aziendali. Per Anfia, Unrae, Federauto e Assilea, che raccolgono l'intera filiera del settore, l'aumento delle tasse determinerebbe il collasso di questa fetta del mercato. Aniasa, cioè le imprese di noleggio, sostiene senza mezzi termini che così «si uccide il mercato dell'auto». Da evidenziare, infine, che la tassa, secondo le ultime ipotesi fatte trapelare dal Governo, sarà comunque retroattiva, cioè sarà applicata anche sui contratti di locazione già attivi, fino alla loro scadenza».

## Applicazione a tutti i contratti esistenti

La norma del Governo sulle auto aziendali sarà retroattiva, cioè colpirà tutti i contratti di locazione in essere, fino alla loro scadenza. Per un dipendente con auto aziendale i minori introiti netti vanno da un minimo di 860 a un massimo di 5.510 euro l'anno.

## Le conseguenze del provvedimento

Secondo gli esperti, i dipendenti rinunceranno all'auto aziendale, di conseguenza caleranno le vendite di queste vetture e lo Stato incasserà meno Iva.



Giorgio Sina è l'imprenditore a capo del Gruppo Ferri



Peso: 41%

# Auto aziendali, nel mirino del fisco 60mila bresciani

■ L'ipotesi della tassazione sulle auto aziendali concesse in «fringe benefit» potrebbe colpire circa 60mila bresciani. Per le vetture più piccole come Panda o Fiat 500, la tassa diventa doppia: arriverà a costare quasi 900 euro di più all'anno in tasse. Ma l'aumento dovrebbe

riguardare solo le auto date in dotazione dopo l'approvazione della manovra dal gennaio 2020. **A PAGINA 2-3 E 10-11**

**La misura** Se confermata, la stretta prevista in manovra sui mezzi concessi in uso ai dipendenti porterebbe dal 2020 a un forte prelievo d'imposta sui beneficiari

**SCELTA CONTROVERSA**  
Pure nella maggioranza crescono i dubbi sulla nuova tassa che colpisce il benefit

**LA LEGGE DI BILANCIO**  
Via libera dal Quirinale E in settimana inizierà il dibattito nell'Aula di Palazzo Madama

## Conti pubblici

La stangata in Finanziaria

# Auto aziendali, la tassazione colpirebbe 60mila bresciani

**Roberto Manieri**

r.manieri@giornaledibrescia.it

■ Prima l'hanno proposta e sbandierata, poi, ripensandoci, hanno deciso di depotenziarla, facendo attestare i potenziali introiti nel 2020 a soli 350 milioni contro i 513 ricercati. Ma intanto l'ipotesi della tassazione sulle auto aziendali concesse in «fringe benefit»

(una voce addizionale della retribuzione sotto forma di beni o servizi) continua a far discutere. Il governo in effetti ha scritto l'ennesima bozza della manovra e nell'ultima stesura viene ridimensionata la stangata sulle auto aziendali, ma la polemica in maggioranza non si spegne.

**Le richieste.** M5S e Italia Viva chiedono che la tassa venga

cancellata e annunciano battaglia in Parlamento. In una delle bozze della manovra, le tasse venivano triplicate tout court. La nuova versione, invece, le lascia invariate per i veicoli eco-



Peso: 1-16%, 10-41%

gici e le innalza dal 30% al 60% o al 100% per quelli più inquinanti. Ma la materia ad oggi resta fluida. Anzi, decisamente liquida. Ma vediamo in soldoni quanto costerebbe ai bresciani nel caso la bozza restasse inviata.

**I costi.** La premessa va fatta sui numeri: a Brescia sono 555mila i dipendenti (dicembre 2018) che lavorano per le 120mila partite Iva che comprendono 105.432 aziende. Secondo i dati di Aniasa - rappresentante del settore del noleggio di auto - in Italia mediamente 1 dipendente su 9 dispone di una vettura aziendale. Ne deriva che su 18 milioni di lavoratori sono alme-

no 2 i milioni di veicoli agganciati alla logica del fringe benefit e quindi sottoposti a tassazione. A Brescia sono quindi 61mila le vetture che rientrano nelle mire della tassazione. Nell'ultima versione della misura si prevede che, ai fini della tassazione delle auto «fringe benefit» si continui ad applicare «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 CO2 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 appunto di 513 milioni. Cifra che già con la nuova formulazione attenuata si ridurrà.

**Le ipotesi.** In soldoni significa che per le auto ibride ed elettriche la riforma della tassa non fa crescere le trattenute: il peso dell'auto sul reddito resterà limitato al 30% del costo convenzionale stabilito dall'Acì su una percorrenza chilometrica di 15mila km l'anno. La disponibilità di una Toyota Prius aziendale determina un incremento del reddito annuo lordo di 2.509 euro (il 30% di 0,5577 euro al km per 15mila km). Con la prima stesura la tassa sarebbe passata a 8.365 euro con un aumento delle tasse di 2.225 euro per chi dichiara 55mila euro annui. Per le vetture più piccole (sino a 160 grammi di CO2 al km) come Panda 1200 o Fiat 500, la tassa diventa doppia: riguarda 1.772 euro lordi l'anno

che con la nuova tassa arriva ad un impatto di 3.545 euro. Se un dipendente guadagna 28mila euro lordi annui la riforma porta ad un aumento di 673 euro dell'Irpef da versare. Con più di 75mila euro di reddito l'aggravio è di 726 euro annui. Per un SUV che emette più di 160 grammi di CO2 al km, arriva la stangata: si passa da un valore sul reddito di 2.500 euro lordi annui a 8.335 euro. Che significa per chi dichiara un reddito di 75mila euro dover pagare di Irpef 2.392 euro l'anno in più. Se il reddito è di 55mila euro l'aggravio è di 2.217 euro. L'aumento dovrebbe riguardare solo le auto date in dotazione dopo l'approvazione della manovra dal gennaio 2020. //

## A Brescia la stretta prevista nella manovra porterebbe a ben 900 euro la trattenuta per il benefit della vettura

**Per una 500 Fiat e 55mila euro di reddito, la tassa passerebbe da 1.700 a 3.545 euro l'anno: più che raddoppiata**

### LA MISURA

#### L'aumento della tassa.

L'incremento dovrebbe riguardare solamente le automobili date in dotazione dopo l'approvazione della manovra di bilancio quindi, presumibilmente, dal 1 gennaio 2020. Il gettito previsto sarà di 332 milioni. Salirà fino al 2022, quando raggiungerà i 378 milioni, e poi comincerà a scendere, arrivando a 360 milioni nel 2026.

#### La scansione.

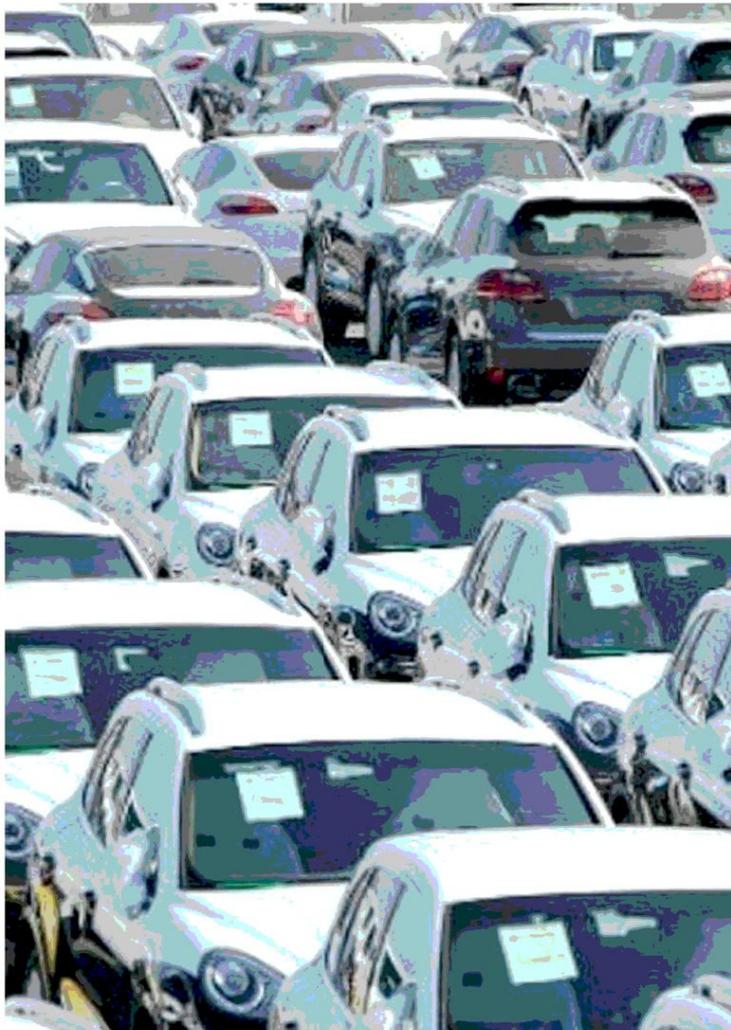
Secondo i dati della relazione tecnica allegata alla manovra, i veicoli immatricolati nel 2018 e intestati a partite Iva sono 840 mila: per circa 43 mila di questi la tassa passa dal 30% al 100% e per circa 754 mila passa al 60%.

#### Le modifiche.

Nella nuova versione della misura, l'aumento di tassazione dal 30% al 100% del valore del veicolo resta solo per le auto di grossa cilindrata, con emissioni superiori ai 160 grammi di CO2 ogni chilometro, mentre per gli altri veicoli aziendali la tassazione passa dal 30% al 60%. La tassazione resta invece invariata per le auto ibride ed elettriche e i mezzi commerciali.



Peso: 1-16%, 10-41%



Flotte aziendali. Nel mirino della manovra

**COME CAMBIA LA TASSAZIONE**

■ VETTURA NON «ECOLOGICA» NÉ «SUPERINQUINANTE»

	Retribuzione annua 50.000		Retribuzione annua 100.000	
	2019	2020	2019	2020
■ TARIFFA ACI AL KM	0,4806 €	0,4806 €	0,4806 €	0,4806 €
■ KM CONVENZIONALI	15.000	15.000	15.000	15.000
■ USO PERSONALE	30%	60%	30%	60%
■ FRINGE BENEFIT DA TASSARE	2.162 €	4.325 €	2.162 €	4.325 €
■ IRPEF E ADDIZIONALI	21.386 €	22.273 €	48.016 €	49.032 €
■ NETTO RETRIBUZIONE ANNUALE	28.613 €	27.726 €	51.983 €	50.967 €
■ TRATTENUTE IRPEF SU FRINGE BENEFIT	886 €	1.773 €	1.016 €	2.032 €

**886€**  
1,77% del reddito

**1.016€**  
1,02% del reddito

INCREMENTO TRATTENUTE

■ VETTURA «SUPERINQUINANTE»

	Retribuzione annua 50.000		Retribuzione annua 100.000	
	2019	2020	2019	2020
■ TARIFFA ACI AL KM	0,7024 €	0,7024 €	0,7024 €	0,7024 €
■ KM CONVENZIONALI	15.000	15.000	15.000	15.000
■ USO PERSONALE	30%	60%	30%	60%
■ FRINGE BENEFIT DA TASSARE	3.160 €	10.536 €	3.160 €	10.536 €
■ IRPEF E ADDIZIONALI	21.795 €	24.819 €	48.485 €	51.951 €
■ NETTO RETRIBUZIONE ANNUALE	28.204 €	25.180 €	51.514 €	48.048 €
■ TRATTENUTE IRPEF SU FRINGE BENEFIT	1.295 €	4.319 €	1.485 €	4.951 €

**3.023€**  
6,05% del reddito

**3.466€**  
3,47% del reddito

INCREMENTO TRATTENUTE

Situazione se dovesse essere confermata la stretta della bozza di Legge di bilancio 2020

infogdb



Peso:1-16%,10-41%

# ANSA

## Auto aziendali, stretta in manovra

Stangata su 2 milioni di veicoli, le tasse triplicano per tutti i dipendenti

Redazione ANSA 02 NOVEMBRE 2019 05:29



L'industria dell'auto si scaglia contro la tassa sui veicoli aziendali, spuntata in manovra. "Colpisce 2 milioni" di macchine e lavoratori, tuona l'Aniasa, l'associazione delle imprese del noleggio. Ma è anche polemica politica. Insorgono le opposizioni e i mal di pancia si fanno sentire all'interno della maggioranza. "Non è su tutte le aziende, solo le più grosse", sostiene il sottosegretario pentastellato all'Economia, Alessio Villarosa. Sta di fatto che la stretta sul cosiddetto 'fringe benefit', a quanto si apprende, dovrebbe fruttare 513 milioni.

Oggi 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 legato 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". 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 stretta fiscale si farebbe così sentire sull'80% del parco auto aziendale complessivo, sempre secondo Aniasa, il ramo di Confindustria attivo nel noleggio. Una misura, lamenta l'associazione, "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. 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.

Tutti, maggioranza compresa, si schierano indomna 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 benefit, 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 capo degli industriali, Vincenzo Boccia, guarda anche alla plastic tax, ma a far tremare il settore auto è la stretta sui veicoli in "fringe benefit" che rischia, dice l'Associazione di Confindustria delle auto a noleggio, di azzoppare l'intero comparto. Ma anche tra gli alleati ci sono forti dubbi: per prima Italia Viva fa sapere che si batterà per eliminare "un'altra tassa inutile" che penalizza i lavoratori. Che però vale oltre mezzo miliardo, 513 milioni non semplici da reperire altrove. Soprattutto se si vuole al contempo, come insiste lo stesso Matteo Renzi, eliminare la sugar tax (che di milioni, nel 2020, nel vale 'solo' 200, perché parte da metà anno).

Anche il Pd, che pure respinge chi agita lo "spauracchio delle tasse", riferendosi sia alla Lega sia agli alleati, chiede un ripensamento sulle auto aziendali. E nel Movimento 5 Stelle, (mentre il sottosegretario Alessio Villarosa getta acqua sul fuoco spiegando che la misura si applicherà solo alle aziende più grosse, salvando i piccoli che magari hanno un solo mezzo utilizzato in azienda) ci pensa Stefano Buffagni a chiarire che qualcosa bisognerà fare perché "su quelle voci le tasse i lavoratori già le pagano".

# QUATTORRUOTE

## Auto aziendali

### L'imposizione raddoppia per le vetture fino a 160 g/km



Mario Rossi

Publicato il 02/11/2019



È ufficiale. Saranno i consumi di carburante, e non le emissioni inquinanti, come ipotizzato da qualcuno, a determinare l'imposizione sulle auto aziendali in fringe benefit. Dopo la levata di scudi da parte di tutta la filiera automotive all'indomani delle prime indiscrezioni sul disegno di legge di bilancio 2020 anticipate da Quattroruote, il governo prova a metterci una pezza parametrando la tassa alle emissioni di anidride carbonica, valore che per le vetture già immatricolate è indicato al punto V.7 della carta di circolazione.

La tagliola dei 160 g/km di CO<sub>2</sub>. Vediamo nel dettaglio cosa potrebbe cambiare dall'1 gennaio se il parlamento approverà il testo "bollinato" dalla Ragioneria generale dello Stato. Nulla varierà rispetto alla situazione attuale, cioè fringe benefit tassato al 30%, se la macchina concessa in uso promiscuo al dipendente, cioè in parte per lavoro e in parte per il tempo libero, è elettrica o ibrida (pochissime quelle presenti nelle flotte nelle aziende italiane) oppure se è in uso ad agenti o rappresentanti di commercio; l'imposizione raddoppierà dal 30 al 60% se l'auto ha emissioni di CO<sub>2</sub> fino a 160 g/km (la stessa soglia che un anno fa fu presa a riferimento dall'allora governo M5S-Lega per far scattare l'ecotassa), e in questo gruppo rientra la maggioranza delle auto ai dipendenti; e salirà al 100%, cioè triplicherà, se le emissioni supereranno questa soglia.

Aniasa: per lo stato minori entrate per 160 milioni. La cosa inquietante è che la nuova disciplina fiscale, ammesso che venga approvata dal parlamento, sarà operativa dall'1 gennaio 2020 e varrà, dunque, anche per i contratti esistenti, e non solo per quelli di nuova sottoscrizione. "Nel caso di aumento al 60% del coefficiente per percorrenza privata", ha commentato l'Aniasa, l'Associazione

dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici aderente a Conindustria, in media "il dipendente si troverebbe a pagare circa 1.500 euro annui, un aumento del costo auto del 100%, importo non indifferente per un dipendente con stipendio medio". Secondo l'Associazione, "di fronte a tale inasprimento fiscale è preventivabile una riduzione per il primo semestre 2020 di almeno il 10% delle immatricolazioni uso noleggio lungo termine (circa 30 mila unità) con minori entrate per l'Erario e per gli enti Locali pari a 190 milioni di euro, minori entrate che aumenterebbero a 260 milioni considerando l'intero comparto dell'auto aziendale".

## STANGATA SU AUTO AZIENDALI: “UNA MISURA ASSURDA”. SALVE LE ECOLOGICHE

di Ludovica Urbani 31 ottobre 2019



E' arrivata la stangata sulle auto aziendali. Una misura inattesa che rischia di bloccare uno dei settori maggiormente in espansione nel mondo dell'auto, quello dei noleggi a lungo termine. si aumenta di oltre il 300% la tassazione sull'uso dell'auto aziendale. Dura è stata la reazione dell'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli: “Una misura che affossa definitivamente il mercato dell'auto e che colpisce 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. Siamo scioccati da questo atteggiamento schizofrenico che conferma i timori di un'attitudine antindustriale che sembra animare le scelte di questo Governo. Una misura assurda anche da un punto di vista concettuale, si tassa non solo l'uso privato dell'auto , che già lo è, ma anche quello lavorativo, 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.”.

Cambia intanto la norma sul fringe benefit nell'ultima bozza della manovra: le tasse continueranno ad applicarsi sul 30% del valore per le auto aziendali in uso ai dipendenti per i veicoli a trazione elettrica e ibrida e per tutti i veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti addetti alla vendita di agenti e rappresentanti di commercio. Per gli altri veicoli la percentuale sale al 60% in caso di emissioni di biossido di carbonio fino a 160 grammi per chilometro e al 100% in caso di emissioni superiori.