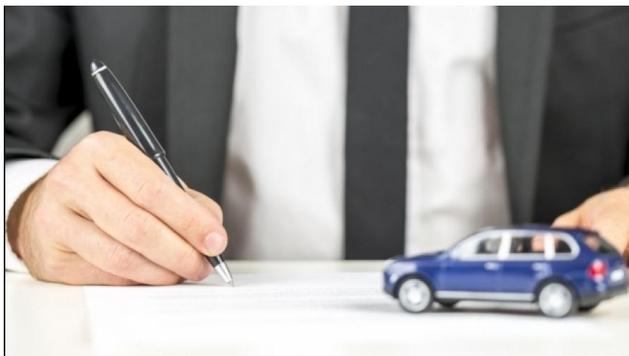


## Tasse auto aziendali, cosa è successo e cosa potrebbe succedere



04 NOVEMBRE 2019 alle 15:51



Di: [Massimo Grassi](#)

***La Legge di Bilancio entra oggi in Parlamento, ma il pressing sul Governo potrebbe far rinviare tutto. Ecco perché***

Quello appena trascorso è stato un weekend molto caldo sul fronte automobilistico, con **la Legge di Bilancio** e la doccia fredda sulle [auto aziendali in fringe benefit](#). Per chi si fosse perso la discussione o abbia capito poco delle polemiche che hanno conquistato le prime pagine dei giornali, facciamo un breve riassunto.

Nel testo in bozza della Finanziaria era stato inserito un paragrafo che **triplicava l'imposizione fiscale sulle auto aziendali** per uso promiscuo (ovvero utilizzate dai dipendenti per lavoro e tempo libero). Attualmente la tassazione è al 30% e il Governo proponeva di portarla al 100%, con un notevole impatto in busta paga in termini di ripresa a tassazione. Per capirci, una [Fiat Panda](#) aziendale in versione benzina comporterebbe un imponibile di 5.782 euro all'anno, contro i 1.734 attuali.

Quindi è partito lo tsunami di polemiche a cominciare dalle associazioni di categoria che hanno **criticato aspramente** l'ipotesi di tassazione che causerebbe un tracollo del mercato delle auto aziendali. E le critiche, di fatto, hanno convinto la maggioranza ad un parziale *dietrofront*.

### **Cosa cambia (e potrebbe cambiare ancora)**

Il testo della Legge di Bilancio che andrà in Parlamento sarà ancora quello vecchio, contenente quindi l'aumento al 100%, ma il Governo – per bocca del Ministro dell'Economia **Roberto**

**Gualtieri** – ha già comunicato che “**Tempi e modalità di applicazione possono essere rivisti** per evitare un impatto negativo sull’imposta pagata dai lavoratori dipendenti e sulle imprese. Apriremo un tavolo per migliorare la misura in Parlamento”.

Di fatto **la nuova proposta** sarebbe riconfigurata così:

Tipologia	Tassazione
Auto elettriche o ibride	30%
Auto con emissioni di CO2 fino a 160 g/km	60%
Auto con emissioni di CO2 > 160 g/km	100%

Il Governo salverebbe dunque le auto elettrificate (bisogna capire se sono compresi tutti i livelli di elettrificazione) e riciclerebbe lo scaglione di emissioni di CO2 introdotto con l’**ecotassa**. Un intervento del genere si inserirebbe nella scia del cosiddetto **Green New Deal**, quell’insieme di provvedimenti annunciati dal Governo che mirano ad agevolare (o non penalizzare) le scelte di consumatori e aziende in grado di ridurre l’impatto ambientale.

Naturalmente, trattandosi di una proposta che entrerà in un emendamento alla Legge di Bilancio, subire per certo ulteriori variazioni. Inoltre, come detto dallo stesso Ministro Gualtieri, il provvedimento potrebbe diventare operativo più avanti e non dal 1° gennaio 2020. Si ipotizza possa entrare in vigore nel corso del 2020 o **addirittura nel 2021**, dando così tempo alle aziende di ripensare le *car policy* per i propri dipendenti.

## **IL GOVERNO E L'AUTO**



"Tavolo Auto", così può

ripartire l'industria italiana

### **Quanto "valgono" le auto aziendali**

Intanto le critiche da parte delle aziende di settore non si placano e l'**ANIASA** (Associazione Nazionale dell’Industria dell’Autonoleggio e Servizi Automobilistici) ha sottolineato come, se la legge dovesse diventare operativa,

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 30.000 unità) con

minori entrate per l'Erario e gli enti Locali pari a 190 milioni di euro, minori entrate che aumenterebbero a 260 milioni, considerando l'intero comparto dell'auto aziendale.

L'associazione ha fatto un esempio per sottolineare il **pesante aumento delle tasse** (e conseguente diminuzione del reddito netto) per chi guidi una **Fiat Tipo** 1.4 benzina da 95 CV (la sesta auto più richiesta nel 2019 come auto aziendale)

Costo per km	Fringe benefit attuale	Irpef sostenuta dal dipendente	Fringe benefit proposto (60%)	Nuova irpef sostenuta dal dipendente (euro)	Aumento irpef (euro)	Totale costi (euro)
0,4485	2.018	767	4.036	1.534	768	5.570

Un aumento considerevole per un modello certamente non di lusso, come le altre che compongono la **top 10 nella classifica** delle auto aziendali più diffuse in Italia:

1. Fiat Panda
2. Renault Clio
3. Lancia Ypsilon
4. Fiat 500X
5. Jeep Renegade
6. Fiat Tipo
7. Fiat 500
8. Nissan Quashqai
9. Peugeot 3008
10. Volkswagen Golf

L'esposizione del **Gruppo FCA** ad uno stravolgimento del mercato delle auto aziendali rende la questione ancora più delicata dal momento che il Costruttore nazionale è già in difficoltà con diversi stabilimenti in cassa in integrazione. E quando si parla di posti di lavoro, la pressione sul Governo non può che aumentare...

## NEWS MOTORI

### Auto aziendali, tassazione aumentata o ipotesi rinvio

Potrebbe essere cancellato o rinviato il provvedimento in Finanziaria riguardante l'aumento della tassazione sulle auto aziendali fino al 60% per i veicoli inquinanti

SULLO STESSO ARGOMENTO

lunedì 4 novembre 2019 11:55

Il **Government** si appresta a varare la **nuova manovra finanziaria**. Tra trattative, rimaneggiamenti e rinvii, i provvedimenti della **legge di bilancio** continuano ad animare il dibattito nella maggioranza mentre l'opposizione, nella dialettica tipica dei ruoli parlamentari, non fa mancare critiche alla legge. Tra sterilizzazione dell'IVA, conferma di quota 100, tassa su plastica e merendine, una delle proposte in approvazione riguarda anche la **tassa sulle auto aziendali**.

#### *Tassa auto aziendali, cosa prevede ad oggi*

Attualmente, la **tassazione sulle auto aziendali** riguarda chi possiede una vettura concessa dai datori di lavoro come benefit. In quanto tale viene considerata come **parte integrante dello stipendio** e, pertanto, soggetta ad aliquota Irpef. Ad oggi si paga un importo tassato al 30 %, stimato in base al costo chilometrico determinato dalle tabelle Aci per una percorrenza media annua di **15.000 km**. L'importo si riferisce, di fatto, all'uso privato e personale dell'auto da parte del lavoratore mentre il restante 70%, relativo all'utilizzo per motivi lavorativi è escluso da tassazione.

**Le auto più noleggate dagli italiani**

#### *Tassa auto aziendali, i possibili sviluppi con la manovra finanziaria*

Tra i provvedimenti in fase di approvazione, il **M5S** ha proposto un aumento della tassazione sulle auto aziendali a carico dei dipendenti. La misura, piuttosto discussa, è stata rimodulata più volte. Inizialmente, l'incremento passava dal 30% al **100% del valore del veicolo** poi sono state apportate modifiche al testo. In base all'ultima bozza della Legge di Bilancio che sarà discussa in Parlamento dal 4 novembre, si prevede una tassazione **raddoppiata al 60%** per i dipendenti che utilizzano auto che emettono più di 160 grammi di CO2 al chilometro. Rimangono, invece invariate le aliquote in essere in presenza di **auto ibride ed elettriche**.

#### *L'ipotesi rinvio*

Si tratta di un compromesso quasi obbligato che, tuttavia, non preclude a un accordo all'interno della maggioranza. Per questo motivo la tassa sulle auto aziendali potrebbe essere rinviata di sei mesi, se non di un anno. Ad esprimere perplessità sul provvedimento pare sia stato lo stesso ministro **Gualtieri**, il quale avrebbe espresso dubbi su tempistiche ed entrata in vigore della Legge. Schierato apertamente a favore di un rinvio o di una cancellazione è il partito di Matteo Renzi, Italia Viva, che ha lanciato una raccolta firme sul proprio sito. Preoccupazione è stata espressa anche dall'**Aniasa**, l'associazione dei noleggiatori, la quale sostiene in una nota che il provvedimento *“uccide il settore e colpisce in busta paga oltre due milioni di lavoratori.”*

## 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.



Fisco e Leggi, Notizie Auto

## Tasse auto aziendali, pasticcio colossale

La viceministra dell'Economia smentisce chi ha scritto la legge

di Walter Gobbi

05/11/2019, 12:30

Tasse auto aziendali, pasticcio colossale. L'Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, critica aspramente la misura inserita nella bozza di legge bilancio 2020 con cui si aumenta del 300% la tassazione sull'uso dell'auto aziendale. Una misura, dice l'Aniasa, che affossa il mercato dell'auto e che colpisce in busta paga due milioni di lavoratori.

Governo a doppia faccia

Il fatto è che il governo, con il Tavolo sull'auto, aveva dichiarato di voler supportare la filiera delle vetture. Adesso invece, con le tasse auto aziendali, stanga il settore. La batosta è per società di noleggio a lungo termine (da uno a cinque anni di canoni mensili per le auto in affitto), Case automobilistiche, dipendenti col benefit della macchina aziendale in uso promiscuo (per lavoro e per sé). Dura l'Aniasa, che parla di atteggiamento schizofrenico: c'è il timore di un'attitudine antindustriale che sembra animare le scelte di questo governo.

La ministra sulle tasse auto aziendali

Addirittura, a conferma che la questione è delicatissima, interviene la vice ministra dell'Economia e delle Finanze, Laura Castelli, del Movimento 5 Stelle. Che, assieme al Partito democratico, è al governo. Dice di aver posto il tema dei sussidi ambientali dannosi, ma che la norma sulle auto aziendali non l'ha mai pensata così. E non l'avrebbe mai scritta così. Un cortocircuito nell'Esecutivo giallorosso: alcuni all'interno della maggioranza scrivono una norma fondamentale per il Paese la sera; il mattino dopo il capo del dicastero chiave sostiene che quella regola è sbagliata. Un assurdo tutto italiano, con l'auto e i lavoratori italiani che ci vanno di mezzo pericolosamente.

Frecciata velenosa

Freccia al curato anche da parte di Enrico Zanetti, ex viceministro dell'Economia del governo Renzi: durante la sua esperienza nell'esecutivo renziano, dice, "vaccate così clamorose ce le siamo risparmiate". Oltretutto, le tasse auto aziendali sono retroattive, non entrando in vigore solo sui nuovi contratti. Eppure, con l'annuncio del taglio del cuneo fiscale, pareva si volessero aumentare i soldi in busta paga; invece, con le tasse auto aziendali si generano pesanti ripercussioni sulle politiche retributive di centinaia di migliaia di aziende di ogni settore. È una legnata del fisco perfino i chilometri percorsi per necessità di lavoro.

La soglia di CO2

C'è una soglia di CO2 cui il M5S è particolarmente affezionato: 160 g/km. Infatti, l'imposizione raddoppierà dal 30 al 60% se la macchina emette CO2 fino a 160 g/km. Questa è proprio la soglia spartiacque del governo M5S-Lega per far scattare l'ecotassa: il malus. La tassa schizza al 100%, ossia triplicherà, se le emissioni supereranno il limite di 160 g/km di CO2. Che comunque, in sé, non è un inquinante: stando alla scienza, contribuisce all'effetto serra. Si potrebbe ragionare all'inverso: per chi sceglie auto poco inquinanti, dovrebbe essere concesso un bonus. E non un malus per le vetture con emissioni elevate di CO2.

## Fringe benefit, che stangata!

**"Il Governo riesce a scontentare tutti, lavoratori, imprese, settore dell'automotive e del noleggio". Chiarissima l'Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, sulla misura inserita nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta di oltre il 300% la tassazione sull'uso dell'auto aziendale, "una misura che affossa definitivamente il mercato dell'auto e che colpisce in busta paga circa 2 milioni di lavoratori. Una misura assurda anche da un punto di vista concettuale, dal momento che si tassa non solo l'uso privato dell'auto (che già lo è), ma quello lavorativo".**

**Anfia, Assilea, Federauto e Unrae si sono affidate a un comunicato congiunto per "stigmatizzare con forza una proposta vessatoria a danno dei lavoratori e di tutto il settore". Nella nota si sottolinea che "l'auto aziendale non è un privilegio per ricchi ma un vero strumento di lavoro, in alcuni casi insostituibile". Inoltre, con il provvedimento "si colpiscono la retribuzione salariale del personale, si aumenta l'imponibile contributivo e l'onere per il Tfr a carico delle aziende, si colpisce il rinnovo del parco circolante e il mercato delle vetture elettrificate a zero o basse emissioni. Un salto indietro di decenni che ci allontana ulteriormente dagli standard europei, con un'auto aziendale già penalizzata in termini di detraibilità e di deducibilità".**

**È di poche ore fa la notizia che il ministero dell'Economia starebbe rimodulando la stretta, stretta del valore di 513 milioni di euro complessivi: il valore tassabile dell'uso privato del mezzo salirebbe dall'attuale 30 al 100% 'solo' per le vetture superinquinanti, mentre subirebbe un aggravio più contenuto - dal 30 al 60% - la fascia dei modelli che oggi rappresenta il grosso delle flotte aziendali. Del tutto esclusi dall'extratassa le auto elettriche e ibride. Si attendono conferme.**

## Aumento tasse auto aziendali: battaglia di Italia Viva contro la stangata

*Il partito di Matteo Renzi lancia una petizione contro la nuova tassa sulle auto aziendali.*  
di [Chiara Lanari](#) , pubblicato il **04 Novembre 2019** alle ore **13:01**



La **tassa sulle auto aziendali** sta facendo discutere ma ora arriva **Italia Viva** a mobilitarsi contro il nuovo balzello previsto nella manovra economica. Il partito di Matteo Renzi sta raccogliendo delle firme per una petizione contro la tassa che andrebbe a “*colpirebbe indiscriminatamente quasi 2 milioni di persone che usano l’auto per lavorare*”.

### La petizione

Come si legge nella petizione, le auto aziendali vengono usate da tantissimi dipendenti per lavorare e in minima parte per il tempo libero e se oggi l’imposta sui redditi si calcola considerando il 30% del valore convenzionale del noleggio con la nuova norma questa salirebbe al 60%. Chiare le parole di Italia Viva: “*riteniamo che in Parlamento questo aumento vada cancellato perché non fa bene a nessuno: lavoratori, imprese, ambiente e crescita economica*”.

Sempre nella petizione lanciata dal partito di Matteo Renzi si legge che questa norma andrebbe ad incentivare l’uso di veicoli privati a fronte di rimborsi chilometrici e per le aziende salirebbero quindi i costi. Viene anche sottolineato che questa mossa del governo andrebbe a rallentare quel processo verso le vetture green di cui tanto si parla. La motivazione è presto detta: le aziende sono solite cambiare vetture molto più frequentemente dei privati con motori e tecnologie sempre più verdi.

### Il mercato delle auto aziendali

Occhio anche al **mercato delle auto aziendali** che, sempre secondo il partito di Matteo Renzi, vale il 40% delle immatricolazioni e quindi dal punto di vista economico è molto importante. Intanto la polemica continua mentre il governo sta pensando ad un modo per rendere più tollerabile la tassa sulle auto aziendali che sarà retroattiva ovvero potrebbe essere applicata anche sui contratti di locazione già in essere. Dopo la notizia relativa alla quota imponibile, che non sarà più del 60% ma del 30%, il governo sta pensando anche

ad una norma per farla partire a giugno anziché a gennaio in modo da tamponare le polemiche dell'Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore del noleggio veicoli. Va ricordato che saranno escluse le auto green, ibride o elettriche oltre che quelle di agenti e rappresentanti di commercio.

Va detto, però, che la rimodulazione non annienta del tutto il salasso ma vuole solo attenuarlo con il risultato che dai 513 milioni che lo Stato pensava di incassare ora si passa a 350 milioni nel 2020 o forse anche meno.

## ***Aniasa: le misure inserite nella manovra affossano l'intero settore***

L'Associazione ANIASA esprime totale contrarietà verso la stangata sull'auto aziendale prevista in Legge di Bilancio.



Con un comunicato dai toni duri Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, spara ad alzo zero contro il provvedimento del governo che prevede un forte incremento della tassazione sulle auto aziendali.

"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".

E' questo il commento di ANIASA alla misura inserita nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta di oltre il 300% la tassazione sull'uso dell'auto aziendale.

Per l'associazione si è in presenza di una misura assurda anche da un punto di vista concettuale: "si tassa - continua la nota - non solo l'uso privato dell'auto (che già lo è), ma quello lavorativo. Produci fatturato per l'azienda? Sostieni la produzione e il benessere aziendale? Tassato!".

Aniasa, inoltre, mette in guardia dalle pesanti ripercussioni sulle politiche retributive di centinaia di migliaia di aziende di ogni settore. Per l'Associazione si colpiscono tutti i lavoratori che utilizzano questi veicoli, tassando perfino i chilometri percorsi per necessità di lavoro. Si sottolinea che mettendo in crisi l'intero settore tale misura è destinata a generare minore gettito fiscale.

Aniasa rileva che 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 e che le misure contenute in manovra vanno in una direzione opposta al contenimento delle emissioni inquinanti.

Infine, la tassazione prevista in manovra finisce con l'aggravare i costi di mobilità e trasporto delle imprese italiane, già penalizzate da una disequilibrata fiscalità rispetto ai competitor europei, rendendo a questo punto inevitabile -sottolinea Aniasa- il ricorso in Commissione Europea per l'immediata applicazione della Sentenza di Strasburgo sull'equiparazione dei regimi IVA.



## **Modificata la norma sul fringe benefit: auto aziendali tassate “solo” sul 60%, escluse le ibride e le elettriche**

**4 Novembre 2019**

*La precisazione del Mef dopo le polemiche degli ultimi giorni. La quota imponibile sulle auto in fringe benefit raddoppierà rispetto ad oggi (dal 30 al 60%) e salirà al 100% soltanto per le auto più inquinanti. Salve le auto elettriche e ibride, per le quali la tassa resterà al 30%.*

Cambia la **norma sul fringe benefit** nell'ultima **bozza della Manovra** varata dal Governo per il 2020. La proposta prevede che, ai fini della determinazione del fringe benefit delle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti, **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 CO2 fino a 160 grammi** per chilometro e al **100% in caso di emissioni superiori**.

La decisione di modificare le tasse sulle auto aziendali portando il **prelievo dal 30% al 100% del valore del fringe benefit** (fatta eccezione per chi fa il rappresentante o agente di commercio) aveva fatto scattare le proteste (**leggi: Triplicata la tassazione sulle auto aziendali con il Ddl di Bilancio 2020**). Con la modifica della bozza della Manovra, dunque, il Governo prova ora a metterci la proverbiale “pezza” **parametrando la tassa in base alle emissioni di CO2**. Una rimodulazione che comunque non convince e che non frena le polemiche.

Aniasa ha sottolineato come oggi siano attualmente **77.000 le aziende di ogni dimensione e comparto** e **2.900 le Pubbliche Amministrazioni** che utilizzano per le necessità di mobilità e trasporto i **servizi di noleggio veicoli a lungo termine**, e come l'**auto ad uso promiscuo** (cioè per esigenze di lavoro e private) sia diventato **uno degli elementi più richiesti nelle politiche retributive delle aziende**.

“Attualmente – spiega Aniasa – l’azienda locataria calcola un benefit in capo al dipendente pari al 30% circa (4.500 km anno per tariffe Aci, come percorrenza privata del veicolo aziendale), il quale paga le imposte con la propria aliquota su tale importo. Parimenti l’azienda locataria deduce solo il 70% del canone di noleggio, considerando quindi per le proprie imposte il restante 30%. **Se si prende in esame un veicolo di media cilindrata** (es. Fiat Tipo 1.4 95 CV a benzina, come riportato nell’esempio nella tabella qui sotto), nel caso di aumento al 60% del coefficiente per percorrenza privata, 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”.

Marca	Modello	Costo per km	Fringe benefit attuale 30%	Irpef sostenuta da dipendente (*)	Fringe benefit proposto 60%	Nuova Irpef sostenuta dal dipendente (*)	Aumento IRPEF per il dipendente
		(€/km)	(€/anno)	(€/anno)	(€/anno)	(€/anno)	(€/anno)
Fiat	Tipo 1.4 95 CV benzina	0,4485	2.018	767	4.036	1.534	768

(\*) Con aliquota al 38%

Secondo Aniasa “di fronte a tale inasprimento fiscale è preventivabile una **riduzione per il primo semestre 2020 di almeno il 10% delle immatricolazioni ad uso noleggio lungo termine** (circa 30.000 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”.

# IL NORDEST QUOTIDIANO

## Manovra finanziaria 2020 entra in Parlamento: già pronta una contromanovra da parte delle opposizioni

*Bitonci: «il paese ha bisogno di soluzioni spesso diametralmente opposte a quelle delineate dalla maggioranza di sinistra del governo BisConte».*

Di **Redazione** 5 Novembre 2019



La **Manovra finanziaria 2020**, dopo tante anticipazioni e approvazioni "salvo intese" che ne hanno già **stravolto** la **portata** nel **breve lasso di tempo** **intercorso** tra l'**approvazione** da parte del **consiglio** dei **ministri** all'**ultimo secondo disponibile** per la **presentazione** alla **Commissione europea** per il **vaglio preliminare** e la sua **entrata ufficiale** al **Parlamento**, entra nella **fase cruciale** della **discussione** e dell'**approvazione finale**.

Una **Manovra finanziaria 2020** che **uscirà** dalle **aule parlamentari** **probabilmente ancora profondamente modificata** nei suoi **contenuti**, **complice** una **maggioranza di sinistra** del **governo BisConte indecisa** e **praticamente divisa su tutto** e un'**opposizione** che ha già **annunciato di voler presentare una contro Manovra finanziaria 2020** per la **reale crescita del Paese**.

Con **Massimo Bitonci**, deputato padovano della Lega, già sottosegretario al ministero dell'Economia nel governo Conte Uno e commercialista, una **prima analisi** dei **contenuti** della **Manovra finanziaria 2020** e le **soluzioni** che l'**opposizione** si **prepara a presentare**.

**Onorevole Bitonci, lei assieme all'ex viceministro Massimo Garavaglia siete le "menti" tributarie della Lega. Che giudizio dà della Manovra finanziaria 2020 che inizia il percorso di approvazione al Parlamento?**

Un giudizio negativo, sia da esponente politico che da professionista del fisco. Si tratta di una proposta di legge decisamente dannosa sia per l'economia del Paese che per le imprese e le famiglie, con le prime spremute ulteriormente sia con maggiori imposte e inutili adempimenti burocratici, mentre seconde si troveranno tanti, troppi aggravii fiscali sotto mentite spoglie, con il risultato che

la crescita del Paese, già sul filo della recessione, sarà ulteriormente indebolita, allontanando ancora l'obiettivo del recupero dei livelli di crescita ante crisi del 2007. Ricordo che l'Italia è ancora l'unico Paese europeo, assieme alla Grecia, a non avere recuperato il livello del Pil ante 2007, quando gli altri "grandi" d'Europa sono già ben oltre con ampi margini.

**Nella proposta di Manovra finanziaria 2020 proposta dal governo BisConte sembra siano contenuti tanti micro provvedimenti disparati, senza una strategia complessiva di sviluppo.**

Il pezzo forte della Manovra finanziaria 2020 è la sterilizzazione delle clausole Iva che assorbono circa 23 dei complessivi 30 miliardi complessivi della Manovra nel suo complesso. I sette miliardi rimanenti sono frutto di tanti piccoli provvedimenti di rimodulazione e aggravio del prelievo fiscale su cittadini ed imprese, aggravii spesso assurdi ed ingiustificabili che comprometteranno la già debole crescita del Paese. Di più: ci sono provvedimenti palesemente recessivi, come la tassa sulla plastica o quella sulle auto aziendali ad uso promiscuo assegnate ai dipendenti, che aggraveranno la situazione di comparti produttivi già in difficoltà strategici per l'economia nazionale per fatturato e numero di occupati. Nel caso delle auto aziendali ad uso promiscuo, Aniasa stima una perdita per il bilancio dello Stato di ben 160 milioni di euro, che salgono a ben 260 se si considera l'intera filiera dell'automotive. Ne vale la pena?

**Le due tasse che ha citato, quelle sulla plastica e sulle auto aziendali, paiono avere già diviso la maggioranza del governo BisConte.**

Non ci vuole molto a capire che si tratta di provvedimenti capestro, buoni solo per assecondare l'ideologia di chi li ha proposti, il M5s. La tassa sulla plastica è un boomerang per l'ambiente che si vorrebbe tutelare, visto che negli impieghi che si vorrebbe tassare la plastica ha un'impronta ambientale complessiva inferiore a quella dei prodotti con cui si vorrebbe sostituirla, come avete ben sottolineato nell'articolo che avete pubblicato ieri circa lo studio della scienziata belga Kim Ragaert. L'ennesimo aggravio sull'auto aziendale è invece una spinta ulteriore sul burrone della crisi complessiva del settore automotive italiano che andrà a colpire soprattutto incolpevoli dipendenti di tantissime aziende private che utilizzano l'automobile per necessità di lavoro. Auto che, si noti bene, non sono affatto beni di lusso, ma quasi sempre utilitarie di bassa cilindrata e di basso prezzo che le aziende assegnano ai loro dipendenti per avere, da un lato, minori oneri gestionali, dall'altro, più sicurezza per i loro dipendenti e minore impatto ambientale. Non è un caso che la tassa sull'auto aziendale, dal suo annuncio ad oggi abbia già subito un pesante ridimensionamento che il centro destra punta a cancellare e a portare l'auto aziendale italiana finalmente in Europa dopo oltre vent'anni di deroghe al regime fiscale comunitario che prevede la totale deducibilità del costo d'acquisto, di gestione e dell'Iva. Continuare ad utilizzare regimi di deroga con valori di deducibilità irrisori significa penalizzare da un lato le imprese italiane con maggiori costi non scaricabili, dall'altro aggravare la situazione del comparto automotive italiano già in pesante crisi.

**Alla proposta di Manovra finanziaria 2020 le opposizioni imputano la mancanza di un disegno strategico per lo sviluppo del Paese.**

La maggioranza di sinistra ha disegnato una Manovra figlia di opposte visioni tra loro antitetiche e prive di respiro. Quando il governo Conte Uno ha approvato la Manovra finanziaria 2019 all'interno c'era una strategia complessiva volta sia allo sviluppo del Paese che passava dalla tassa piatta al 15% per le aziende e partita Iva fino a 65.000 euro di fatturato con la previsione della sua estensione a 100.000 nel 2020, l'applicazione della tassa sulle imprese al 20%, la pace fiscale per il recupero parziale di quella ingente somma di tasse evase che a regime ordinario non si sarebbero mai recuperate, un taglio complessivo degli adempimenti. C'era anche un risvolto sul sociale, con "quota 100" e il reddito di cittadinanza. Nella Manovra finanziaria 2020, la sinistra si è impegnata a cancellare quanto di buono si è fatto l'anno precedente che poneva le basi per un nuovo rapporto tra fisco e cittadini, tracciando un percorso di taglio delle tasse per sostenere il recupero di competitività delle imprese e maggiore capacità di spesa dei cittadini per consumi ed investimenti. Si sono mantenuti con penalizzazioni "quota 100" e un reddito di cittadinanza che alla prova dei fatti si è rivelato solo un formidabile intervento di natura assistenzialistica clientelare, con tantissime sacche di malaffare e di comportamenti truffaldini, visto che i controlli finora effettuati hanno evidenziato che in sette casi su dieci i richiedenti non ne avevano diritto, che pure lo Svimez ieri ha definito come inutile e controproducente per il reale sviluppo del Sud.

**Nella proposta di Manovra finanziaria 2020 c'è anche la questione dello spostamento avanti di un anno dei crediti fiscali vantati da aziende e cittadini, che di fatto trasforma i contribuenti in sovventori del debito pubblico italiano.**

Il blocco delle compensazioni superiori ai 5.000 euro vale oltre un miliardo di euro e aggraverà il già difficile equilibrio finanziario di molte aziende, soprattutto di quelle piccole e medie che costituiscono l'ossatura del sistema produttivo nazionale, già provato dalla scissione dell'Iva che ha drenato ingente liquidità. In carenza di un accesso al credito da parte delle banche, da pagamenti sempre più dilazionati da parte dei creditori, ci si mette pure lo Stato a spostare di ben un anno la liquidazione dei crediti vantati dalle imprese.

**Criticato è pure lo spostamento di provvedimenti a favore di categorie non garantite dallo Stato, come i lavoratori autonomi, a quelle ultraprotette, come i lavoratori dipendenti.**

E' il caso dell'annullamento dell'estensione a 100.000 euro della tassa piatta al 20%. Il consiglio nazionale dei commercialisti ha calcolato che il finanziamento del taglio del cuneo fiscale dei dipendenti verrà dalle tasche dei lavoratori autonomi che perderanno circa 3 miliardi di benefici in tre anni. Tutta gente che la crisi e la stagnazione dell'economia ha fortemente penalizzato senza alcun ammortizzatore sociale.

**C'è poi il tema della lotta all'evasione che dovrebbe fruttare qualche bel miliardo di euro.**

Si tratta di cifre scritte sull'acqua destinate ad aprire un buco nei conti del bilancio statale già nei primi mesi dell'anno prossimo. In carenza di

provvedimenti premiali e di taglio agli adempimenti tributari che anzi s'aggravano ancor di più, difficilmente i contribuenti aderiranno spontaneamente come è accaduto negli anni passati. Si vuole combattere l'evasione mediante le lotterie degli scontrini aggravando il carico burocratico sugli operatori economici, oppure l'obbligo di pagare tramite canali tracciabili determinate spese per poterne fruire la deducibilità. Tutti espedienti destinati ad un nulla di fatto, se non a complicare inutilmente la vita a cittadini ed imprese, che andranno ad incrementare il "nero".

### **Un quadro poco confortante. Come opposizioni di centro destra cosa proponete di fare?**

La proposta di Manovra finanziaria 2020 è realtà da solo poche ore, visto che arriva con un ritardo di 15 giorni sul calendario previsto dopo una serie di pesanti rimaneggiamenti da parte dei suoi proponenti. Dopo averla approfondita anche assieme ai tecnici del Parlamento, il nostro obiettivo è di proporre una Manovra finanziaria 2020 realmente espansiva per la crescita del Paese, facendo leva sul taglio delle tasse che hanno raggiunto un livello eccessivo e anti competitivo, oltre su un più corretto rapporto tra fisco e contribuenti. Possiamo garantire che la Manovra finanziaria 2020 presentata dal governo BisConte uscirà dal Parlamento decisamente cambiata, anche grazie ai sempre più numerosi contestatori che si levano dal fronte della maggioranza di sinistra. Non mi meraviglierei se tanti provvedimenti che suscitano contestazioni sia nelle file della maggioranza che nel mondo produttivo venissero bocciati e sostituiti da altri.

### **Comunque vada, il problema finale è sempre connesso alle risorse disponibili, visto che oltre la metà della Manovra finanziaria 2020 è realizzata in deficit e buona parte del rimanente è costituita da entrate ballerine. C'è la possibilità di intervenire su voci di spesa importanti, come il reddito di cittadinanza o "quota 100" per riequilibrare i conti e ridurre il disavanzo?**

Su "quota 100" sono i potenziali richiedenti sono stati decisamente sovrastimati dal parte del governo precedente, con il risultato che gran parte delle risorse previste non sono state utilizzate. Quanto al reddito di cittadinanza, il discorso è diverso, perché si è preferito partire da subito con l'elargizione di indennità a prescindere dall'effettuazione di controlli preliminari sugli aventi diritto e ben prima di avere messo in piedi una macchina efficiente per favorire l'incontro tra la domanda e l'offerta di posti di lavoro, che in Italia ci sono come dimostrano le migliaia di richieste di manodopera inavese da parte del mondo produttivo. Il risultato è che lo Stato ha erogato fior di miliardi anche a chi non ne aveva diritto e continuerà a farlo chissà ancora per quanto tempo perché i controlli procedono al rallentatore, così come l'inserimento dei disoccupati nel circuito del lavoro. Di fatto, come dimostrano i dati, il M5s ha realizzato un formidabile intervento clientelare concentrato in Campania e regioni del Sud dove il lavoro nero continua indisturbato e dove un presidente di regione Dem ha pure dichiarato pubblicamente che il reddito di cittadinanza finanzia i picciotti delle organizzazioni malavitose. Personalmente, sarei favorevole ad una profonda, immediata rivisitazione di questo provvedimento, unitamente ad attivare una seria revisione della spesa pubblica per l'acquisto di beni e servizi prendendo a riferimento le realtà pubbliche più virtuose.

Agendo in quest'ambito, è possibile recuperare circa 200 miliardi di euro all'anno di spesa improduttiva e clientelare stimati dalla Cgia di Mestre. Più che applicare una selva di micro e macro tasse, il governo BisConte dovrebbe impegnarsi maggiormente in quest'ambito, dove basterebbe da subito ridurre del 10% gli sprechi e le inefficienze per trovare tutte quelle risorse necessarie per fare una Manovra finanziaria 2020 meno indecente di quella proposta dalle sinistre.