



## Con la tassa sulle auto aziendali si colpisce l'economia del Paese

di Massimiliano Archiapatti\*

Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale, già pesante e farraginoso, significa colpire intenzionalmente le capacità produttive del Paese, i lavoratori e un settore completamente fiscalizzato, che rappresenta sicuramente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità. Con questa misura si favorirebbe, tra l'altro, il ritorno a soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale **spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante**.

Per ovviare a ogni aspetto di tale scenario ostile all'automotive e venire incontro alle esigenze delle casse statali, basterebbe poco: **ripristinare il superammortamento per le auto a uso strumentale**, una saggia misura che ha portato maggiori entrate erariali (1 euro di super-ammortamento si è trasformato in 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali), un aumento delle immatricolazioni con veicoli meno inquinanti e più sicuri, e quindi **lo svecchiamento del parco circolante (il vero e unico provvedimento realmente a favore dell'ambiente)**.

Considerando solo le vetture del noleggio a lungo termine, tutti veicoli Euro 6, **questa misura ha prodotto nel 2016 e 2017 rispettivamente 34.400 e 30.200 immatricolazioni in più (con maggiori entrate per l'Erario rispettivamente di 170 e 148 milioni di euro)**, promuovendo maggior correttezza fiscale, funzione fisiologicamente esercitata dal noleggio lungo termine. Replicarla sarebbe saggio per un Governo in cerca di nuove risorse economiche e interessato ad ambiente e sviluppo.

\*Presidente di Aniasa

# MOTORI MAGAZINE

## TASSA AUTO AZIENDALI: AIUTERÀ A COMPRARE PIÙ ELETTRICHE?

12/11/2019 MATTEO MANTERONE NEWS TEMPO DI LETTURA: 2 MINUTI

---

Quando venne proposta dal Movimento 5 Stelle, l'aumento della tassa sulle auto aziendali venne accolta con favore da tutto il parlamento. Uno dei tanti provvedimenti volti a limitare l'acquisto di automobili (e **incentivare l'acquisto di motori ibridi o elettrici**) che come al solito presenta innumerevoli incognite sulla sua efficacia.

### **Tassa auto aziendali: il provvedimento**

La tassa sulle auto aziendali andrà a colpire un numero stimato di 1.5 milioni di lavoratori. La norma è inserita all'interno della legge di bilancio del 2020 (insieme anche alla discussa sugar tax). I parametri sui quali verrà deciso l'aumento di tassazione sono le emissioni di CO2. Rispetto alla tassazione odierna per chi riceve dall'azienda un'auto con basse emissioni di CO2, inferiori ai 160 g/km, subirà un **aumento del 60%**. Se sono superiori invece la tassazione aumenterà del 100%. **Esonerati da questa tassazione i veicoli ibridi e le auto elettriche.**

### **Chi verrà colpito dalla tassa**

Questa manovra colpirà maggiormente i lavoratori, con un'effettiva riduzione dei vantaggi ottenuti da questo fringe benefit che faceva risparmiare parecchio sul mantenimento del veicolo e azzerava la stangata del prezzo iniziale.

Ma **colpirà sicuramente anche i noleggiatori a lungo termine**. Essi vedranno una grossa diminuzione delle vendite che ricadrà anche sul mercato.

### **Aumentano le auto elettriche**

Per il governo, il provvedimento porterà un'entrata di **332,6 milioni di euro nel 2020** e aumenterà fino a 387,4 milioni nel 2021. Dal 2022 invece si vedrà un progressivo calo dovuto alla transizione a veicoli meno inquinanti. Processo già in corso. L'Aniasa comunica infatti che durante il primo semestre del 2019 le auto elettriche sono aumentate del 42%, mentre le ibride del 9%. Sta invece calando la presenza dei diesel con un consecutiva crescita delle emissioni. Da non dimenticare infatti che, ad oggi, **un'auto a benzina ha emissioni di CO2 più alte** di un'auto diesel.

## **Panda più inquinante di Tesla?**

Una delle tante incomprensioni che circolano oggi nell'opinione pubblica è la credenza che le emissioni di CO2 per chilometro siano direttamente imputabili all'inquinamento. Con questo preconcetto infatti che un'auto come la **Fiat Panda 1.2**, che supera i 95 grammi per chilometro di CO2 comporterà al gruppo FCA una sanzione.

Considerata quindi più inquinante di una **Tesla Model X** che emette 0 g/km di CO2. Ragione per cui **presto vedremo le city car scomparire**. Dovrebbe invece cambiare la vista d'insieme. Si dovrebbe giudicare l'inquinamento non solo sulla percorrenza ma anche sull'**intero processo di produzione** e dividere i compiti non solo su chi compra ma anche su chi produce.

## Auto aziendali, ANIASA contro le nuove tasse: “Frenano il rinnovo del parco circolante e penalizzano le vetture meno inquinanti”

Intanto il Governo promette delle revisioni in manovra



di [Gaetano Scavuzzo](#) 11 novembre, 2019

ANIASA, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, sottolinea gli effetti negativi che l'aumento della tassazione sulle auto aziendali avrebbe per l'intero comparto e rilancia il ripristino del super-ammortamento.



Mentre il Governo sta lavorando per apportare dei correttivi allo [schema di modifica della tassazione delle auto aziendali](#) previsto nella manovra, con un alleggerimento delle tasse promesso nelle ultime ore anche dal premier Giuseppe Conte, sulla questione si è espressa anche l'ANIASA, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli.

### Rischio crollo immatricolazioni

L'ANIASA sostiene che tale misura come concepita nella bozza di legge di bilancio è una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine (circa 60.000 in meno nel 2020) con minori entrate per l'erario e gli enti locali stimati in 260 milioni di euro. L'associazione dei noleggiatori, sottolineando la necessità di provvedimenti differenti, ribadisce come il Governo dovrebbe piuttosto concentrarsi sul **ripristino del super-ammortamento**, che produrrebbe maggiori entrate tributarie, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e alla più rapida immissione di veicoli meno inquinanti.

### Si favorirebbe il ritorno a soluzioni vecchie come il rimborso chilometrico

“Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale già pesante e farraginosa – dichiara **Massimiliano Archiapatti, presidente di ANIASA** – significa colpire intenzionalmente le capacità produttive del Paese, i lavoratori e un settore completamente fiscalizzato, che rappresenta sicuramente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco, il più vecchio, inquinante

e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità. Con questa misura si favorirebbe tra l'altro il ritorno a soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

### **I vantaggi del ripristino del super-ammortamento**

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



## Noleggi lungo termine immatricolazioni spingono ottobre (+6,7%)

Le compagnie che comprano le auto da dare in affitto tengono in alto il mercato

di [Walter Gobbi](#) 10/11/2019, 08:30



Secondo voi, è esagerato il titolo “San noleggio auto a lungo termine”? Per noi, no. Il perché sta nei numeri del mercato del nuovo in Italia di ottobre 2019. Come riporta l’Unrae (Unione Case estere), ci sono state 156.851 vetture immatricolate, in crescita del 6,7% rispetto alle 147.039 di ottobre 2018. A parte che il confronto è influenzato dalla debolezza dello stesso mese dello scorso anno, che fece registrare una diminuzione del 7,2%, comunque **il noleggio lungo è protagonista**: a ottobre continuano a crescere gli acquisti del noleggio, con un balzo del 19% dei volumi. Nel cumulo gennaio-ottobre 2019, il noleggio tocca il 24,4% di quota di mercato: c’è un aumento di volumi del 2,4%.

Una boccata di ossigeno

Quindi, anche le società di noleggio auto a lungo termine sostengono il **mercato**. Comprano vetture che poi danno in affitto per anni alle aziende, alle partite Iva, ai professionisti. Questi pagano un canone mensile e in cambio hanno un’auto nuova o una **flotta**. Inclusa nel pacchetto la Rc auto. Più le garanzie accessorie facoltative che si vogliono. Più il **bollo**, la manutenzione ordinaria e straordinaria. Una grande comodità, unita al fatto che le aziende possono non toccare i capitali: risorse che restano in cassa. Dovrebbero invece uscire se si dovessero comprare auto. Di cui è ignoto il valore residuo futuro, specie oggi che le diesel sono nel mirino delle amministrazioni.

Un secondo canale per il noleggio auto a lungo termine

Interessante anche il noleggio auto a lungo termine delle Case per i **professionisti** (più di rado per i privati senza partita Iva). Il cliente si rivolge direttamente alla concessionaria della Casa o a una società di noleggio. Una formula sempre più presente all’interno delle promozioni dei Costruttori.

Fra i Gruppi più attivi nel settore, Fca, specie **Alfa Romeo**. All'avanguardia in materia, anche per quanto concerne il leasing: alla fine, puoi comprare l'auto.

Auto aziendali: cautela

In questo senso, stupisce la tassa sulle auto aziendali che il governo giallorosso vuole introdurre.

L'Aniasa (Associazione autonoleggio) parla di stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori. E che rischia di provocare un crollo delle **immatricolazioni** del noleggio a lungo termine (circa 60.000 unità in meno previste per il prossimo anno). Con minori entrate per l'erario e gli enti locali pari a 260 milioni. Si va a intaccare la busta paga di due milioni di dipendenti tassandoli su beni aziendali. Piuttosto, sarebbe opportuno concentrarsi sul ripristino del super-ammortamento: produrrebbe maggiori entrate tributarie. Contribuendo allo svecchiamento del parco auto e alla più rapida immissione di veicoli meno inquinanti.

## Auto aziendale, in arrivo una mazzata sui lavoratori

By Andrea Gussoni - 12/11/2019



Auto Usate

Una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine (circa 60.000 unità in meno previste per il prossimo anno) con minori entrate per l'Erario e gli enti Locali pari a 260 milioni, e importanti ricadute sociali nell'intero comparto automotive. Per recuperare risorse, invece di intaccare la busta paga di 2 milioni di dipendenti tassandoli su beni aziendali, il Governo dovrebbe concentrarsi sul ripristino del super-ammortamento. Produrrebbe maggiori entrate tributarie. Contribuendo allo svecchiamento del parco auto e alla più rapida immissione di veicoli meno inquinanti. E' questo [il commento dell'ANIASA](#). E' l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Il tema è il dibattito in corso sulla discussa norma nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta la tassazione sull'uso dell'auto aziendale.

### Numeri

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

### Dichiarazioni

"Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale già pesante e farraginoso significa colpire intenzionalmente le capacità produttive del Paese, i lavoratori e un settore completamente fiscalizzato -. Lo dichiara [Massimiliano Archiapatti - Presidente di ANIASA](#) -. Rappresenta sicuramente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco. E' il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità".



## Conseguenze per l'auto aziendale

“Con questa misura si favorirebbe tra l'altro il ritorno a soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante. Per ovviare ad ogni aspetto di tale scenario ostile all'automotive e venire incontro alle esigenze delle casse statali, basterebbe poco. **Ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale.** Una saggia misura. Ha portato maggiori entrate erariali (1 euro di super-ammortamento si è trasformato in 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali). Ma anche un aumento delle immatricolazioni con veicoli meno inquinanti e più sicuri. E quindi lo svecchiamento del parco circolante (il vero e unico provvedimento realmente a favore dell'ambiente)”.

## Il superammortamento

“Considerando solo le vetture del noleggio a lungo termine, tutti veicoli Euro 6, questa misura ha prodotto nel 2016 e 2017 rispettivamente 34.400 e 30.200 immatricolazioni in più. **Con maggiori entrate per l'Erario rispettivamente di 170 e 148 milioni di euro.** Promuovendo maggior correttezza fiscale, funzione fisiologicamente esercitata dal noleggio lungo termine. Replicarla sarebbe saggio per un Governo in cerca di nuove risorse economiche e interessato ad ambiente e sviluppo.”

# Il Blog di Massimo Ghenzer

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



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 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.

Una misura assurda anche da un punto di vista concettuale, si tassa 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.

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.

Inoltre, 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 necessità di lavoro.

Per non parlare dell'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.



# autologia®

Il blog dell'auto per chi la guida, chi ci lavora e chi la racconta

## **Per ANIASA il DDL Bilancio sulle auto aziendale farà perdere 60.000 auto nel 2020**

9 novembre 2019/in Autologia, Economia dell'auto, Leggi e burocrazia per l'auto /di Autologia

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

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

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

*“Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale già pesante e farraginoso”, fanno notare ancora ad ANIASA, “significa colpire intenzionalmente le capacità produttive del Paese, i lavoratori e un settore completamente fiscalizzato, che rappresenta sicuramente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità.*

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

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

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

## AUTO AZIENDALI: IL SUPER AMMORTAMENTO POTREBBE RISULTARE UN TOCCASANA

*Una misura saggia che porterebbe a maggiori entrate per lo Stato e gli enti locali e a un numero maggiore di immatricolazioni con l'inevitabile svecchiamento di un parco circolante tra i più vecchi in Europa.*



Commenta



La nuova tassa sulle auto aziendali continua a sollevare importanti preoccupazioni, non solo tra le imprese e gli imprenditori ma anche e soprattutto tra i numerosi dipendenti che si vedrebbero in questo modo ulteriormente tassata la propria busta paga per un bene aziendale. Per questo motivo ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, si è esposta proponendo al Governo un diverso intervento che mirerebbe alla cancellazione della nuova tassa e all'introduzione di un sorta di super ammortamento.

Per ANIASA, infatti, la nuova tassa non potrà che tartassare ulteriormente il settore automotive, facendo crollare le immatricolazioni del noleggio a lungo termine con minori entrate per l'Erario e gli enti Locali. Al posto della nuova tassa il Governo dovrebbe quindi puntare su una sorta di super ammortamento che garantirebbe sicuramente le entrate tributarie sperate e porterebbe oltremodo allo svecchiamento del parco auto in favore di auto dalle minori emissioni.

“Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale, già pesante e farraginoso, significa colpire intenzionalmente le capacità produttive del Paese, i lavoratori e un settore completamente fiscalizzato”. Queste le parole di Massimiliano Archiapatti, Presidente di ANIASA, il quale prosegue affermando che: “se così fosse, inoltre, ci sarebbe una contraddizione, perché questa misura favorirebbe tra l'altro il ritorno a soluzioni come il rimborso chilometrico (che non ha controlli oggettivamente semplici) mentre siamo nell'era della fatturazione elettronica e della carta carburante”.



ATTUALITÀ

## Auto aziendali benefit: verso tassazione più leggera del previsto

13 novembre 2019 -

Non più tassate al 100% ma al 60%. Ma c'è anche l'ipotesi che dopo il polverone la misura sia cancellata e che rimanga tutto com'è



Doveva essere una vera e propria stangata, con una tassazione pari al 100% del valore, invece pian piano il Governo M5S-PD sta ammorbidendo le proprie posizioni sulle **auto concesse dalle aziende ai dipendenti** come “**fringe benefit**”.

Qualche giorno fa si è parlato di una **tassazione al 60%** del valore del costo chilometrico per quei modelli inquinanti **fino a 160 grammi di CO2/km** e valore intero, cioè al 100%, per quelle al di sopra, mentre sarebbe dovuto restare tutto per com'è (cioè con tassazione al 30%) per ibride ed elettriche.

Adesso pare che **la norma potrebbe essere cambiata ancora** in Parlamento, **oppure addirittura essere cancellata** dalla manovra economica: «È giusto che la riforma del regime fiscale sulle auto aziendali non abbia un impatto retroattivo, cioè su coloro che non possono evitarlo», ha dichiarato il Ministro dell'Economia **Roberto Gualtieri**, aggiungendo che «È una misura ambientale, che serve al rinnovamento del parco auto, ma va comunque migliorata per evitare che si traduca in un aumento delle tasse per i dipendenti».

Si era spinto ancora oltre il leader di Italia Viva **Matteo Renzi**, che qualche giorno fa aveva annunciato: «Possiamo dire che la tassa sulle auto aziendali non ci sarà», aveva assicurato il senatore democratico.

“Rimodulazione” o meno, le novità allo studio sulle auto benefit non piacciono alla filiera: «Una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine (circa 60.000 unità in meno previste per il prossimo anno) con minori entrate per l'Erario e gli enti Locali pari a 260 milioni, e importanti ricadute sociali nell'intero comparto automotive», l'ha chiamata **l'Aniasa**.

«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. Questa proposta legislativa, inoltre, influirebbe anche sulle aziende, per le quali aumenterebbe l'imponibile contributivo e l'onere per il TFR, penalizzandole ulteriormente nell'agone competitivo europeo», hanno dichiarato nei giorni scorsi in una nota congiunta **Anfia, Assilea, Federauto e Unrae**.