

# Operatori del noleggio in rivolta Tutti contro la maxi-tassa

Tra i provvedimenti più contestati della manovra economica del governo, l'incremento fino al 100% della tassa sulle auto aziendali. Ma l'intero comparto si è ribellato e una soluzione è vicina

**PIEROBIANCO**  
TORINO

La paura di una maxi-tassa (annunciata e solo parzialmente revocata), poi l'incertezza tuttora diffusa su quanto verrà effettivamente disposto dalla manovra economica nell'ultimo atto parlamentare. Sono giorni ad elevata tensione per un comparto molto strategico come quello delle flotte aziendali. La nuova regolamentazione fiscale ha scatenato un putiferio e feroci reazioni da parte degli organismi di categoria.

Le auto di servizio sono "fringe benefit" molto diffusi e rientrano nel computo del reddito da lavoro su cui bisogna pagare le imposte. Il problema è sorto in merito alla percentuale della tassazione. Finora in Italia la quota è stata del 30%, considerando l'impiego presunto di utilizzo per scopi personali della vettura. Il calcolo del valore effettivo è stato fatto in base alle tabelle Acì che stimano in 15 mila km il per-

corso annuale. Il valore del benefit è quindi calcolato in maniera forfettaria, e prescinde dai chilometri effettivamente percorsi per uso personale.

Il governo però, con l'articolo 78 del disegno di legge di Bilancio 2020, ha minacciato di aumentare la percentuale imponibile. Inizialmente si è parlato del 100% per tutte le vetture, la successiva "revisione" ha indicato il 60% per i veicoli con emissioni di CO2 fino a 160 grammi/km e al 100% solo per quelli che superano la soglia. Esclusi i veicoli elettrici, quelli a trazione ibrida termoelettrica e quelli concessi agli agenti e rappresentanti di commercio addetti alla vendita.

In ogni caso, se la modifica diventerà legge (una norma che vale circa 513 milioni di euro), una parte maggiore dei fringe benefit sarebbe tassata, riducendo lo stipendio netto.

Per l'Aniasa, associazione dei noleggiatori, si tratta di «un'ipotesi miope, in netta an-

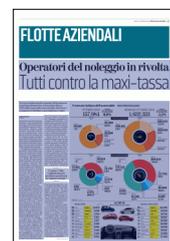
titesi con le indicazioni emerse dal Tavolo sull'auto presieduto dal ministro Patuanelli e con l'impegno annunciato di sostegno all'automotive. Con questa misura si aumenterebbe di oltre il 300% la tassazione sull'uso dell'auto aziendale e dall'anno prossimo sarebbero colpiti oltre 2 milioni di lavoratori, rendendo ulteriormente gravosi i costi di mobilità».

Aniasa rileva che «le auto aziendali ormai sono presenti in oltre il 90% delle grandi aziende ma anche in molte piccole e medie imprese. Non c'è un settore merceologico che tiri di più. E non è vero che si tratti sempre di segmenti alti: in termini quantitativi dominano modelli come Panda e 500, ovviamente poi le flotte aziendali coprono quote consistenti anche nel segmento alto». La top ten delle più richieste, in effetti, comprende nell'ordine Fiat Panda, Renault Clio, Lancia Ypsilon, Fiat 500X, Jeep Renegade, Fiat Tipo, Fiat 500,

Nissan Quashqai, Peugeot 3008 e Volkswagen Golf. I noleggiatori fanno poi notare come nel settore il ricambio sia veloce, determinando emissioni più basse e standard di sicurezza sempre più elevati.

La fine del rischioso balletto, con il passaggio parlamentare, è vicina. E mentre la politica resta divisa, c'è chi ha già emesso il verdetto. Matteo Renzi, ad esempio: «Una misura sbagliata come l'aumento delle tasse sulle auto aziendali è stata cancellata». L'intero comparto del noleggio si augura che il leader di Italia Viva abbia ragione. E il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri ha detto che «la misura è stata mal raccontata ma può essere migliorata, e comunque non tocca ibride ed elettriche». —

**L'Aniasa: "Oltre 2 milioni di utenti sarebbero penalizzati da un'ipotesi miope"**



Peso: 76%

**Il mercato italiano dell'automobile**

**NUOVE IMMATRICOLAZIONI**

OTTOBRE 2019

**157.984**

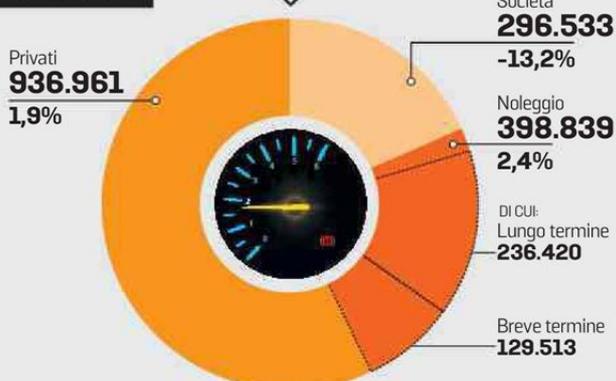
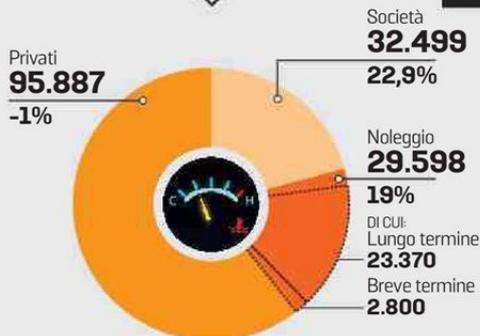
VARIAZIONE  
SULLO STESSO PERIODO  
DELL'ANNO PRECEDENTE  
**6,6%**

GENNAIO/OTTOBRE 2019

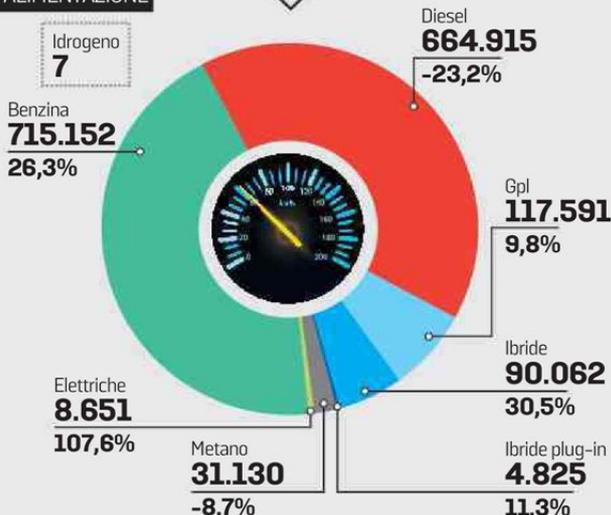
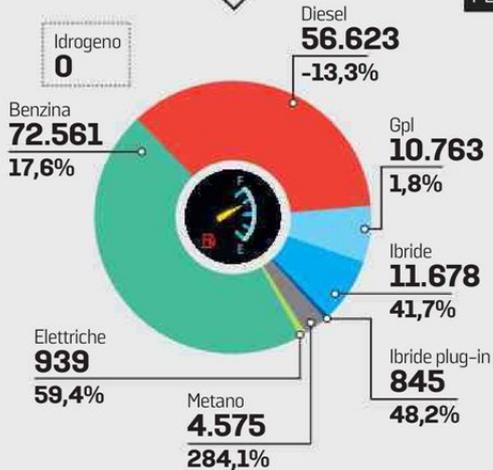
**1.632.333**

VARIAZIONE  
SULLO STESSO PERIODO  
DELL'ANNO PRECEDENTE  
**-1,1%**

**PER UTILIZZATORE**



**PER ALIMENTAZIONE**



continuum - LA STAMPA

Octobre 2019

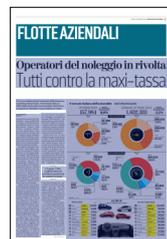
**LA TOP 10  
DELLE IMMATRICOLAZIONI**

Gennaio/ottobre 2019

1	Fiat	PANDA	10.910
2	Lancia	YPSILON	4.846
3	Toyota	YARIS	3.763
4	Fiat	500X	3.451
5	Citroën	C3	3.377
6	Volkswagen	T-CROSS	3.355
7	Volkswagen	T-ROC	3.294
8	Renault	CAPTUR	3.142
9	Dacia	DUSTER	3.123
10	Ford	FIESTA	3.024



1	Fiat	PANDA	116.965
2	Lancia	YPSILON	50.510
3	Renault	CLIO	36.734
4	Jeep	RENEGADE	36.607
5	Fiat	500X	36.362
6	Dacia	DUSTER	36.202
7	Citroën	C3	36.120
8	Volkswagen	T-ROC	35.047
9	Toyota	YARIS	31.950
10	Fiat	500	31.444



Peso: 76%

**il caso** Il presidente Bonometti bocchia la manovra

# Confindustria Lombardia contro il governo

*Lettera-appello ai parlamentari locali su plastic e sugar tax*

**Gian Maria De Francesco**

■ Confindustria Lombardia muove contro la manovra tutta tasse appellandosi ai parlamentari eletti nella regione, senza distinzione di colore politico. Il presidente della confederazione territoriale nonché candidato alla successione di Vincenzo Boccia, ha inviato una lettera a deputati e senatori lombardi lamentando i dannosi effetti collaterali dei nuovi prelievi introdotti dal ddl Bilancio, in primis plastic tax, sugar tax e aumento dell'imponibile Irpef sulle auto aziendali. Un mix letale che potrebbe mettere a rischio oltre 60mila posti di lavoro.

L'imposta sugli imballaggi di plastica viene descritta come «una forma vessatoria di

imposizione che avrà come unico effetto la cancellazione pressoché completa dell'intero settore di produzione, la perdita di oltre 50.000 posti di lavoro e l'aumento dei prezzi al consumatore». Oltretutto, ha ricordato Bonometti, le imprese pagano già 450 milioni di contributo ambientale al Conai che devolve 350 milioni ai Comuni per la raccolta differenziata della plastica. Opposizione decisa di Confindustria Lombardia anche alla sugar tax che «stando alle previsioni di Assobibe peserà sulle aziende che producono in Italia dal 15 al 20% del fatturato» determinando una contrazione fino al 20% delle vendite e «un forte rischio occupazionale per i circa 10mila dipendenti del settore». Bocciato anche

l'aumento della tassazione sulle auto aziendali che, secondo le stime di Aniasa (associazione dell'industria dell'autoleggio) porterà «già nel primo semestre 2020 un calo di almeno il 10% delle immatricolazioni uso noleggio lungo termine (circa 30mila unità)» con minori entrate per erario ed enti locali per 190 milioni che salgono a 260 milioni, considerando l'intero comparto.

La manovra nel complesso viene bollata come «la più restrittiva degli ultimi governi». Bonometti ha evidenziato il giudizio negativo delle aziende lombarde. «Non si aiutano le imprese, non ci sono misure per stimolare lo sviluppo della nostra economia, aumenta il debito pubblico e si

perde ulteriormente competitività», ha scritto rimarcando che «l'Italia deve tornare a essere una potenza industriale, ma ciò sarà possibile solo introducendo politiche per la competitività» che «considerino l'impresa un bene da tutelare» e non un limone da spremere fino alla fine.



**AL VERTICE** Marco Bonometti



Peso: 20%

LE AUDIZIONI IN SENATO

# Cedolare sui negozi, primi spiragli sulla proroga

**Apertura di Pesco (M5S)  
Allarme Ania: penalizzante  
la stretta sulle detrazioni**

**Marco Mobili**  
ROMA

Previdenza complementare a costo zero per gli under 35 e un campanello d'allarme delle compagnie di assicurazione sulla tracciabilità e sul taglio delle detrazioni fiscali sopra i 120mila euro. Non solo. Comincia a far breccia nella maggioranza la richiesta di Confedilizia di prolungare almeno per il 2020 il regime della cedolare secca per le locazioni di negozi: a trovare corretta l'idea è il presidente della commissione Bilancio del Senato, Daniele Pesco (M5S). Sul sostegno al-

le botteghe, in particolare quelle storiche, va registrata la proposta del ministro dei Beni culturali, Dario Franceschini, di prevedere incentivi mirati per i piccoli Comuni sul modello del tax credit librerie.

Tornando alle assicurazioni, il presidente dell'Ania, Maria Bianca Farina, in audizione davanti alla Commissione bilancio del Senato, ha posto l'attenzione all'impatto finanziario del rinvio in avanti delle quote di ammortamento fiscale dell'avviamento e delle altre attività immateriali trasformate in Dta. «Lo scenario, già oltrremodo penalizzante, delineato dalla legge di bilancio dello scorso anno - ha precisato Farina - verrebbe ulteriormente appesantito» dal nuovo disegno di legge di bilancio «che differisce di ulteriori sei anni la quota di competenza 2019 (5%), rinviandola al

2025 e ripartendola, in quote costanti, in cinque anni».

Non solo critiche. Nel promuovere il taglio del cuneo le compagnie di assicurazione diventano propositive e lasciano sul tavolo dei senatori l'ipotesi di azzerare l'onere fiscale per pensioni complementari «nella fase dell'investimento delle risorse per i giovani di età inferiore ai 35 anni». Secondo Farina si potrebbe prevedere un ampliamento del plafond di deducibilità Irpef dei contributi versati dall'iscritto «nell'interesse dei familiari fiscalmente a carico (cioè a dire quelli per i quali il contribuente ha diritto alla detrazione per i carichi di famiglia)». In questo modo a trarne vantaggio sarebbe soprattutto «la popolazione under 35 perché la proposta agevola le posizioni pensionistiche integrative costituite e alimen-

tate dai genitori per i figli (o dai nonni per i nipoti)».

Sul taglio delle detrazioni pone l'accento il presidente Ania. Il venir meno della detrazione fiscale (peraltro proprio relativamente a quei soggetti che, per definizione, presentano una maggiore capacità di spesa), come previsto dall'articolo 75, potrebbe costituire un disincentivo al ricorso allo strumento assicurativo. Il risultato sarebbe, paradossalmente, un maggiore onere futuro per lo Stato, a fronte di un risparmio che secondo le stime è pari, a regime, a circa 60 milioni annui.

A lanciare un allarme sull'arrivo di una serie di «microtasse» tale da «rendere difficile l'amministrazione del sistema fiscale» è stato il direttore dell'Osservatorio sui conti pubblici, Carlo Cottarelli. Il quale, però, ha sot-

tolineato che «le tasse contro l'inquinamento sono del tutto legittime, quindi si giustifica una tassa sulla plastica». Mentre a stroncare la stangata sulle auto aziendali è Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**: «Alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine». Gaetano Stella, presidente di Confprofessioni, parla invece di «una manovra che mette le mani nelle tasche di professionisti e partite Iva». Il riferimento è all'addio alla flat tax del 20% per compensi o ricavi tra 65.001 e 100mila euro, ma anche all'esclusione «dal regime forfettario degli studi professionali associati, o ancora l'inasprimento delle sanzioni contro i professionisti che non dispongono del Pos».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## I conti pubblici

# Manovra, verso la proroga della cedolare per i negozi

► L'imposta sostitutiva al 21% introdotta in via sperimentale scadrebbe a fine anno ► Confindustria Lombardia scende in campo contro le nuove tasse: «A rischio 60 mila posti»

**ROMA** Si avvicina la conferma del meccanismo di "cedolare secca" per gli affitti commerciali, quelli relativi ai negozi della categoria catastale C/1. La possibilità di applicare un'imposta sostitutiva del 21 per cento sul reddito derivante da questo tipo di locazioni, al posto del normale e solitamente più oneroso regime Irpef, era stata prevista in via sperimentale nella scorsa legge di Bilancio per i soli nuovi contratti stipulati nel 2019. Un'opzione che ricalca quelle in vigore da tempo per le locazioni abitative e che aveva l'obiettivo di favorire il rilancio del settore immobiliare, facendo emergere il sommerso e contrastando la desertificazione di alcuni centri urbani.

Mentre nella manovra appena inviata alle Camere è stata inserita la proroga della tassazione al 10 per cento per le locazioni abitative (invece del 15 a regime), nei testi non c'era traccia della norma sui negozi. Ma in queste ore crescono le probabilità che la lacuna sia colmata. Favorevole si è detto Daniele Pisco, presidente della commissione Bilancio del Senato (che sta esaminando il testo del disegno di legge Bilancio). La misura nella formulazione in vigore fino alla fine di quest'anno riguarda i negozi con superficie fino a 600 metri quadrati: veniva richiesta come condizione che non fosse in vigore al 15 ottobre del 2018 un contratto non scaduto per lo stesso immobile e tra gli stessi soggetti, interrotto anticipatamente rispetto alla scadenza naturale. Il costo stimato della misura, in termini di mi-

nor gettito, è di 163 milioni l'anno, tenendo conto di una durata media dei contratti pari a 6 anni.

Anche il ministro per i Beni culturali e capo delegazione del Partito democratico nel governo, Dario Franceschini, ha aperto a misure per incentivare i negozi nei piccoli centri urbani. «Vorrei che si acquisisse la consapevolezza che alcune attività commerciali, in alcune parti del Paese, in particolar modo nei piccoli comuni che si stanno desertificando, hanno un valore sociale, aggregativo, identitario che va ben oltre il valore assoluto della libertà d'impresa e del valore dell'attività commerciale. Lo Stato deve fare qualche sacrificio per tutelare queste realtà», ha detto Franceschini, proponendo di introdurre un meccanismo di tax credit simile all'art bonus.

**XXXXX**

Intanto se da un lato il ministro dell'Economia definisce «fisiologiche» le fibrillazioni politiche intorno alla manovra, dall'altro le misure contenute nel provvedimento continuano a non piacere a pezzi rilevanti del mondo produttivo. Ieri è stato il turno di Confindustria Lombardia. I vertici lombardi dell'associazione si sono schierati contro la Plastic tax e le altre misure che vanno a pesare sul sistema produttivo chiamando alla mobilitazione tutti i parlamentari eletti in regione, senza distinzione di colore politico. Il presidente Marco Bonometti ha inviato una lettera a ciascuno di loro denunciando i rischi di danni al si-

stema produttivo ed effetti collaterali come la perdita di oltre 60 mila posti di lavoro e chiedendo loro di impedire l'introduzione di norme come quella sulla plastica che viene definita solo «un'imposizione volta a recuperare risorse a discapito di consumatori, lavoratori e imprese». E gli imprenditori rilanciano l'allarme anche sul tema delle auto aziendali. Ieri è tornata a farsi sentire Aniasa, che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Quella in arrivo, secondo l'associazione, 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 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». Il governo si attende invece maggiori entrate per circa 330 milioni.

**Andrea Bassi  
Luca Cifoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 34%

**IL PRESIDENTE  
MARCO BONOMETTI  
HA INVIATO  
UNA LETTERA A TUTTI  
I PARLAMENTARI  
ELETTI IN REGIONE**

**ALLARME ANCHE  
DA ANIASA (NOLEGGIO):  
CON LA STRETTA  
SULLE AUTO AZIENDALI  
MENO IMMATRICOLAZIONI  
E GETTITO IN CALO**

Roberto Gualtieri ministro dell'Economia



Peso:34%

## L'aggravio in busta paga tocca 2 milioni di dipendenti

Poggiani a pag. 30

*MANOVRA 2020/Il reddito imponibile aumenta dal 30 al 100% delle tabelle Aci*

# Auto aziendali ipertartassate

## L'aggravio in busta paga è per 2 mln di dipendenti

DI FABRIZIO G. POGGIANI

**L**a stretta sulle autovetture aziendali colpisce la busta paga di 2 milioni di dipendenti. Con la manovra 2020 per le autovetture che determinano emissioni di biossido di carbonio oltre i 160 grammi, il reddito imponibile in capo al dipendente aumenta, passando dal 30 al 100% degli importi desumibili dalle tabelle Aci, per una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri. Lo denuncia l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa) la quale parla di una vera e propria «mazzata sui lavoratori che frena il rinnovo del parco circolante e penalizza le vetture meno inquinanti» mentre il presidente, Massimiliano Archiapatti, evidenzia che l'aumento della tassazione «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». Il disegno di legge di bilancio 2020 modifica la lettera a), del comma 4, dell'art. 51 del dpr 917/1986 (Tuir) sul tema dei «fringe benefit» per le auto aziendali concesse in uso promiscuo da parte dei dipendenti. L'uso promiscuo, infatti,

consiste nella possibilità di utilizzare il veicolo sia a fini aziendali che personali e deve essere provato sulla base di una idonea documentazione che ne attesti con certezza l'utilizzo, quale, per esempio, una clausola del contratto di lavoro (circ. 48/E/1998, § 2.1.2.1), una scrittura privata avente data certa o un apposito verbale del consiglio di amministrazione. Al fine di evitare inconvenienti in sede di controllo, durante l'utilizzo, è opportuno che nel veicolo sia conservata la documentazione relativa all'autorizzazione concessa dall'impresa per l'utilizzo del mezzo e, attualmente, per gli autoveicoli concessi in uso promiscuo al dipendente costituisce fringe benefit il 30% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio, come desumibile dalle tabelle nazionali dell'Aci, al netto degli importi eventualmente trattenuti o corrisposti dal dipendente.

Il detto importo forfetario prescinde, pertanto, da qualunque valutazione degli effettivi costi di utilizzo del mezzo e dalla reale percorrenza e risulta, quindi, irrilevante il fatto che il dipendente sostenga a proprio carico tutti o taluni degli elementi che sono considerati nel costo di percorrenza fissato dall'Aci. Se il dipendente deve corrispondere un prezzo o un canone per il godimento dell'autovettura in uso promiscuo, il

fringe benefit è costituito dalla differenza tra l'ammontare del valore determinato in modo forfetario e l'importo corrisposto dal dipendente (circ. 1/E/2007, § 17.1.A), per cui non emerge alcun fringe benefit imponibile, nel caso in cui il corrispettivo risulti superiore al valore forfetario. Il costo di percorrenza del veicolo è determinato su base annua e deve essere ragguagliato al periodo (espresso in giorni) in cui è assegnato in uso promiscuo, indipendentemente dal suo effettivo utilizzo. La manovra per il prossimo anno, invece, prevede l'aumento del reddito in natura, imponibile per il dipendente, dal 30 al 100% degli importi fissati dalle tabelle Aci per le auto concesse in uso promiscuo che determinano emissioni di biossido di carbonio oltre 160 grammi, mentre passa soltanto dal 30% al 60% per tutte le altre tipologie, salvo quelle a trazione elettrica o ibrida termoelettrica e salvo quei mezzi concessi in uso promiscuo agli addetti alla vendita e agenti e rappresentanti, per le quali rimane confermata l'attuale percentuale del 30%.

Di fatto, il novellato art. 51



Peso: 1-1%, 30-50%

del testo unico, come rilevabile dalla scheda illustrativa alla manovra 2020, definisce tre differenti trattamenti, tarati sulla tipologia di autoveicoli, ai fini della determinazione del reddito di lavoro dipendente, applicando all'importo calcolato sulla base del costo chilometrico, per una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri, le seguenti percentuali: il 30%, per i veicoli a trazione elettrica e a trazione ibrida termoelettrica, nonché per quelli concessi in uso promiscuo a dipendenti addetti alla vendita, agenti e rappresen-

tati di commercio, per il 60%, in caso di emissioni di biossido di carbonio fino a 160 grammi per chilometro e il 100% in caso di emissioni di biossido di carbonio superiori ai detti 160 grammi per chilometro. Dal punto di vista del carico fiscale è inevitabile che l'aumento dell'ammontare tassabile in capo al dipendente, quale reddito in natura, comporta un aumento di imponibile ai fini contributivi, con inevitabile incremento degli oneri sociali e previdenziali del lavoratore e dell'azienda, che si

traduce in un minore ammontare di stipendio netto per il dipendente e un maggior costo per l'azienda.

— © Riproduzione riservata — ■

### La nuova tassazione del fringe benefit

Per i veicoli, concessi in uso promiscuo ai dipendenti, a trazione elettrica e a trazione ibrida termoelettrica, nonché per quelli concessi in uso promiscuo a dipendenti addetti alla vendita, agenti e rappresentati di commercio	30%
Per i veicoli, concessi in uso promiscuo ai dipendenti, con emissioni di biossido di carbonio fino a 160 grammi per chilometro	60%
Per i veicoli, concessi in uso promiscuo ai dipendenti, con emissioni di biossido di carbonio superiori ai detti 160 grammi per chilometro	100%



Peso:1-1%,30-50%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

371-141-080

# I conti pubblici

# Manovra, verso la proroga della cedolare per i negozi

## LE MISURE

**ROMA** Si avvicina la conferma del meccanismo di "cedolare secca" per gli affitti commerciali, quelli relativi ai negozi della categoria catastale C/1. La possibilità di applicare un'imposta sostitutiva del 21 per cento sul reddito derivante da questo tipo di locazioni, al posto del normale e solitamente più oneroso regime Irpef, era stata prevista in via sperimentale nella scorsa legge di Bilancio per i soli nuovi contratti stipulati nel 2019. Un'opzione che ricalca quelle in vigore da tempo per le locazioni abitative e che aveva l'obiettivo di favorire il rilancio del settore immobiliare, facendo emergere il sommerso e contrastando la desertificazione di alcuni centri urbani.

Mentre nella manovra appena inviata alle Camere è stata inserita la proroga della tassazione al 10 per cento per le locazioni abitative (invece del 15 a regime), nei testi non c'era traccia della norma sui negozi. Ma in queste ore crescono le probabilità che la lacuna sia colmata. Favorevole si è detto Daniele Pescio, presidente della commissione Bilancio del Senato (che sta esaminando il testo del disegno di legge Bilancio). La misura nella formulazione in vigore fino alla fine di quest'anno riguarda i negozi con superficie fino a 600 metri quadrati: veniva richiesta come condizione che non fosse in vigore al 15 ottobre

del 2018 un contratto non scaduto per lo stesso immobile e tra gli stessi soggetti, interrotto anticipatamente rispetto alla scadenza naturale. Il costo stimato della misura, in termini di minor gettito, è di 163 milioni l'anno, tenendo conto di una durata media dei contratti pari a 6 anni.

Anche il ministro per i Beni culturali e capo delegazione del Partito democratico nel governo, Dario Franceschini, ha aperto a misure per incentivare i negozi nei piccoli centri urbani. «Vorrei che si acquisisse la consapevolezza che alcune attività commerciali, in alcune parti del Paese, in particolar modo nei piccoli comuni che si stanno desertificando, hanno un valore sociale, aggregativo, identitario che va ben oltre il valore assoluto della libertà d'impresa e del valore dell'attività commerciale. Lo Stato deve fare qualche sacrificio per tutelare queste realtà», ha detto Franceschini, proponendo di introdurre un meccanismo di tax crediti simile all'art bonus.

## PLASTIC TAX

Intanto se da un lato il ministro dell'Economia definisce «fisiologiche» le fibrillazioni politiche intorno alla manovra, dall'altro le misure contenute nel provvedimento continuano a non piacere a pezzi rilevanti del mondo produttivo. Ieri è stato il turno di Confindustria Lombardia. I vertici lombardi dell'associazione si sono schierati contro la Plastic tax e le altre misure che vanno a pesare sul sistema produttivo chiamando alla mobili-

tazione tutti i parlamentari eletti in regione, senza distinzione di colore politico. Il presidente Marco Bonometti ha inviato una lettera a ciascuno di loro denunciando i rischi di danni al sistema produttivo ed effetti collaterali come la perdita di oltre 60 mila posti di lavoro e chiedendo loro di impedire l'introduzione di norme come quella sulla plastica che viene definita solo «un'imposizione volta a recuperare risorse a discapito di consumatori, lavoratori e imprese». E gli imprenditori rilanciano l'allarme anche sul tema delle auto aziendali. Ieri è tornata a farsi sentire Aniasa, che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Quella in arrivo, secondo l'associazione, 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 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». Il governo si attende invece maggiori entrate per circa 330 milioni.

**Andrea Bassi  
Luca Cifoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ALLARME ANCHE  
DA ANIASA (NOLEGGIO);  
CON LA STRETTA  
SULLE AUTO AZIENDALI  
MENO IMMATRICOLAZIONI  
E GETTITO IN CALO**

► L'imposta sostitutiva al 21% introdotta in via sperimentale scadrebbe a fine anno  
► Confindustria Lombardia scende in campo contro le nuove tasse: «A rischio 60mila posti»



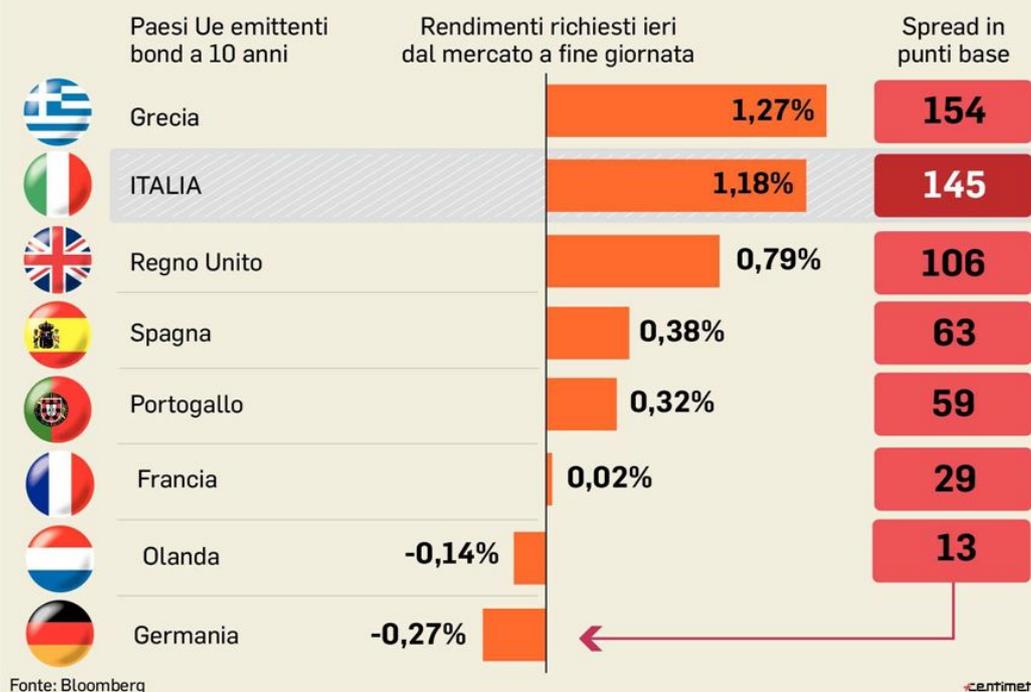
Peso: 49%

**IL PRESIDENTE  
MARCO BONOMETTI  
HA INVIATO  
UNA LETTERA A TUTTI  
I PARLAMENTARI  
ELETTI IN REGIONE**



**Roberto Gualtieri ministro dell'Economia**

**I bond decennali**



Peso:49%

## I conti pubblici

# Manovra, verso la proroga della cedolare per i negozi

► L'imposta sostitutiva al 21% introdotta in via sperimentale scadrebbe a fine anno

► Confindustria Lombardia scende in campo contro le nuove tasse: «A rischio 60 mila posti»

### LE MISURE

**ROMA** Si avvicina la conferma del meccanismo di "cedolare secca" per gli affitti commerciali, quelli relativi ai negozi della categoria catastale C/1. La possibilità di applicare un'imposta sostitutiva del 21 per cento sul reddito derivante da questo tipo di locazioni, al posto del normale e solitamente più oneroso regime Irpef, era stata prevista in via sperimentale nella scorsa legge di Bilancio per i soli nuovi contratti stipulati nel 2019. Un'opzione che ricalca quelle in vigore da tempo per le locazioni abitative e che aveva l'obiettivo di favorire il rilancio del settore immobiliare, facendo emergere il sommerso e contrastando la desertificazione di alcuni centri urbani.

Mentre nella manovra appena inviata alle Camere è stata inserita la proroga della tassazione al 10 per cento per le locazioni abitative (invece del 15 a regime), nei testi non c'era traccia

della norma sui negozi. Ma in queste ore crescono le probabilità che la lacuna sia colmata. Favorevole si è detto Daniele Pescio, presidente della commissione Bilancio del Senato (che sta esaminando il testo del disegno di legge Bilancio). La misura nella formulazione in vigore fino alla fine di quest'anno riguarda i negozi con superficie fino a 600 metri quadrati: veniva richiesta come condizione che non fosse in vigore al 15 ottobre del 2018 un contratto non scaduto per lo stesso immobile e tra gli stessi soggetti, interrotto anticipatamente rispetto alla scadenza naturale. Il costo stimato della misura, in termini di minor gettito, è di 163 milioni l'anno, tenendo conto di una durata media dei contratti pari a 6 anni.

Anche il ministro per i Beni culturali e capo delegazione del Partito democratico nel governo, Dario Franceschini, ha aperto a misure per incentivare i negozi nei piccoli centri urbani. «Vorrei che si acquisisse la consapevolezza che alcune attività commerciali, in alcune parti del Paese, in particolar modo nei piccoli comuni che si stanno de-

certificando, hanno un valore sociale, aggregativo, identitario che va ben oltre il valore assoluto della libertà d'impresa e del valore dell'attività commerciale. Lo Stato deve fare qualche sacrificio per tutelare queste realtà», ha detto Franceschini, proponendo di introdurre un meccanismo di tax credits simile all'art bonus.

### INDUSTRIALI SCONTENTI

Intanto se da un lato il ministro dell'Economia definisce «fisiologiche» le fibrillazioni politiche intorno alla manovra, dall'altro le misure contenute nel provvedimento continuano a non piacere a pezzi rilevanti del mondo produttivo. Ieri è stato il turno di Confindustria Lombardia. I vertici lombardi dell'associazione si sono schierati contro la Plastic tax e le altre misure che vanno a pesare sul sistema produttivo chiamato alla mobilitazione tutti i parlamentari eletti in regione, senza distinzione di colore politico. Il presidente Marco Bonometti ha inviato una lettera a ciascuno di loro denunciando i rischi di danni al sistema produttivo ed effetti collaterali come la perdita di oltre 60

mila posti di lavoro e chiedendo loro di impedire l'introduzione di norme come quella sulla plastica che viene definita solo «un'imposizione volta a recuperare risorse a discapito di consumatori, lavoratori e imprese». E gli imprenditori rilanciano l'allarme anche sul tema delle auto aziendali. Ieri è tornata a farsi sentire Aniasa, che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli. Quella in arrivo, secondo l'associazione, 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 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». Il governo si attende invece maggiori entrate per circa 330 milioni.

**Andrea Bassi  
Luca Cifoni**

**IL PRESIDENTE MARCO BONOMETTI HA INVIATO UNA LETTERA A TUTTI I PARLAMENTARI ELETTI IN REGIONE**

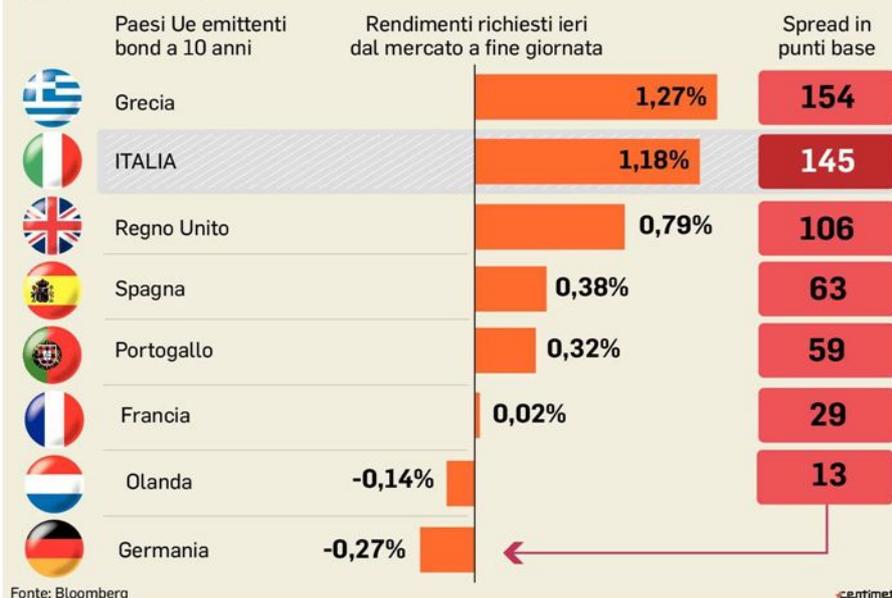


**Roberto Gualtieri ministro dell'Economia**



Peso: 52%

### I bond decennali



Peso:52%

## Flotte: ANIASA su ddl Bilancio, mazzata per lavoratori

*Il monito: auto aziendali, sì a superammortamento*

**REDAZIONE ANSA**

08 NOVEMBRE 2019 14:20



per lavoratori - RIPRODUZIONE RISERVATA

Flotte: ANIASA su ddl Bilancio, mazzata

"Una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine 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".

E' questo il commento dell'ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, al dibattito in corso sulla discussa norma nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta la tassazione sull'uso dell'auto aziendale. "Di fronte a tale inasprimento fiscale - prosegue ANIASA - 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 - 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". Per venire incontro alle esigenze delle casse statali, secondo ANIASA, basterebbe "ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, che comporterebbe 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.

**RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA**

## **MANOVRA: ANIASA, CON STANGATA AUTO AZIENDALE RISCHIO -60 MILA IMMATRICOLAZIONI**

Roma, 8 nov. - (Adnkronos) - Quella che potrebbe arrivare sulle auto aziendali con la manovra 2020 rischia di essere "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". Così ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, commenta il dibattito in corso. Per il presidente di ANIASA Massimiliano Archiapatti "aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale già pesante e farragginosa, 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 - per Archiapatti - 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". Fra le proposte dell'associazione, ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, definito "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 - spiega ANIASA - 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" conclude Archiapatti.

## **MANOVRA: CONFIDUSTRIA LOMBARDIA RICHIAMA PARLAMENTARI LOMBARDI, 'IMPEDITE PLASTIC TAX'**

Milano, 8 nov. (Adnkronos) - Confindustria Lombardia muove contro la Plastic tax e le altre misure che vanno a pesare sul sistema produttivo chiamando alla mobilitazione tutti i parlamentari eletti in regione, senza distinzione di colore politico. Il presidente Marco Bonometti ha inviato una lettera a ciascuno di loro denunciando i rischi di danni al sistema produttivo ed effetti collaterali come la perdita di oltre 60mila posti di lavoro e chiedendo loro di impedire l'introduzione di norme come quella sulla plastica che viene definita solo "un'imposizione volta a recuperare risorse a discapito di consumatori, lavoratori e imprese". Bonometti lo dice chiaramente: "Non possiamo accettare -scrive nella lettera visionata dall'Adnkronos- questa forma vessatoria di imposizione che, per come è stata definita, avrà come unico effetto la cancellazione pressoché completa dell'intero settore di produzione, la perdita di oltre 50.000 posti di lavoro, l'aumento dei prezzi al consumatore e la penalizzazione della transizione verso l'economia circolare, assorbendo quelle risorse che sarebbero certamente destinate all'innovazione ed al recupero produttivo della materia". La manovra nel complesso viene bollata come "la più restrittiva degli ultimi governi. Il nostro giudizio è negativo: non si aiutano le imprese e addirittura la distribuzione la si fa a danno delle imprese per altre cose. Non ci sono misure per stimolare la crescita delle imprese e lo sviluppo della nostra economia, aumenta il debito pubblico e si perde ulteriormente competitività, come ormai avviene da 20 anni e, cosa ancora più grave, ci si concentra su nuove tasse in particolare sull'industria". Come la sugar tax, che, "stando alle previsioni di Assobibe -sottolinea- peserà sulle aziende che producono in Italia dal 15 al 20% del fatturato, ed una ulteriore contrazione delle vendite anche del 20% dei volumi, e soprattutto si prevede un forte rischio occupazionale per i circa 10.000 dipendenti del settore". Bocciato anche l'aumento della tassazione sulle auto aziendali. "Stando alle previsioni di Aniasa -spiega Bonometti- già nel primo semestre 2020 si verificherà un calo 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". Ma non solo. "L'aumento della tassa sulle auto aziendali, già pesante e farraginoso -evidenzia nella lettera- andrebbe a colpire un settore completamente fiscalizzato e che favorisce il rinnovo del parco circolante con i conseguenti benefici anche di natura ambientale, oltre che per il comparto "automotive". E l'attuale dettato della norma andrebbe a colpire in maniera significativa anche i dipendenti, oltre che le imprese, per le auto ad uso promiscuo". Da qui l'appello a ogni singolo parlamentare con la richiesta di un intervento "nelle sedi opportune per impedire l'introduzione di queste misure e per individuare strategie di intervento alternative che, con il coinvolgimento e il supporto del sistema produttivo, contribuiscano nel breve e lungo periodo alla valorizzazione del lavoro e dei lavoratori. Nella legge di Bilancio vi è un'attenzione a Industria 4.0, un intervento, che viene rifinanziato, ma con risorse limitate". Secondo il leader di Confindustria Lombardia "l'Italia deve tornare ad essere una potenza industriale, ma ciò sarà

possibile solo introducendo politiche per la competitività, volte a premiare chi investe e chi innova e che considerino l'impresa come un vero grande bene da tutelare. Da parte nostra, rimane fermo l'impegno di Confindustria Lombardia a collaborare con Lei -dice rivolgendosi al parlamentare- mettendo a disposizione dati, analisi e informazioni utili".

# QUATTORRUOTE

**AZIENDE**

**Auto aziendali**

**Aniasa: "No alla stangata, si ripristini il superammortamento"**



**Redazione Online**

Publicato il 08/11/2019



1 / 2Condividi

L'Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) torna a lanciare un avvertimento sulle conseguenze della possibile **stangata sulle auto aziendali** assegnate in uso promiscuo ai dipendenti delle imprese italiane. La discussa norma di modifica dell'imposizione fiscale ha già scatenato una vera e propria **rivolta tra le associazioni di categoria** e polemiche continue all'interno della maggioranza di governo, ma per ora non c'è alcuna certezza. Si parla di **sostanziali modifiche**, di rinvio così come di una integrale eliminazione: l'ex premier Matteo Renzi ne ha annunciato la cancellazione ma dal governo sono arrivate parziali smentite alla luce delle difficoltà di trovare le necessarie coperture alternative.

**Solo danni per i lavoratori.** Mentre a Roma è iniziato il dibattito sulla Legge di Bilancio, le associazioni non hanno dubbi sulle pesanti conseguenze del tanto discusso dispositivo. Per l'Aniasa si tratta, infatti, di "una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine con minori entrate per l'Erario e gli enti Locali e importanti ricadute sociali nell'intero comparto automotive. Per recuperare risorse, invece di intaccare la busta paga di due milioni di dipendenti tassandoli su beni aziendali, il Governo dovrebbe concentrarsi sul ripristino del superammortamento, che produrrebbe maggiori entrate tributarie, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e alla più rapida immissione di veicoli meno inquinanti".

**60.000 immatricolazioni in meno.** L'inasprimento fiscale (l'imposizione **potrebbe raddoppiare se non triplicare**) rischia l'anno prossimo di ridurre di almeno il 20% le immatricolazioni del settore del noleggio a lungo termine: l'Aniasa indica circa 60.000 unità in meno. Di conseguenza si

rischiano minori entrate per l'Erario e gli enti locali per 190 milioni di euro, che salirebbero a 260 milioni considerando l'intero comparto dell'auto aziendale. "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 dieci anni di anzianità", sottolinea il presidente Massimiliano Archiapatti. "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".

**Si ripristini il superammortamento.** L'Aniasa propone quindi la soluzione alternativa del superammortamento facendo leva sui benefici della sua applicazione negli anni passati. "Per ovviare ad ogni aspetto di uno 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 (un euro di super-ammortamento si è trasformato in tre 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)", spiega Archiapatti. "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".

## Tassa sulle auto aziendali, Aniasa: «Una stangata che farebbe crollare le immatricolazioni»

ECONOMIA > NEWS

Venerdì 8 Novembre 2019



La stretta sulle auto aziendali potrebbe comportare una drastica diminuzione delle immatricolazioni. La tassa, inserita nella bozza della manovra, ha provocato diversi malumori tra cui quello dell'Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, che commenta così il dibattito in corso «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- il 20% in meno) 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».

«Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale già pesante e farraginoso, 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».

Secondo Archiapatti per evitare questo scenario e allo stesso tempo andare incontro alle esigenze delle casse statali sarebbe necessario: ripristinare il superammortamento per le auto a uso strumentale, una 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», conclude il presidente di Aniasa.

## Super ammortamento, per ANIASA è la soluzione per l'auto aziendale

[08 NOVEMBRE 2019](#) alle 19:30



Di: [Eleonora Lilli](#)

*Questa la proposta in vista della nuova tassazione prevista nella bozza di Legge di Bilancio*

L'ipotesi di **maggiori tasse** sulle **auto aziendali** continua a preoccupare le imprese. E se prima nella [bozza di Legge di Bilancio](#) non c'erano sconti, mentre adesso pare che le nuove tasse sulle auto aziendali seguiranno degli [scaglioni basati sull'alimentazione](#), non basta. L'ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, fa i conti e avverte: la stangata 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 auto.

Per recuperare risorse, dice ancora l'Associazione, "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.

### Una manovra fuori tempo

Secondo Massimiliano Archiapatti, Presidente di ANIASA, 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".

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.

### I vantaggi del Super ammortamento

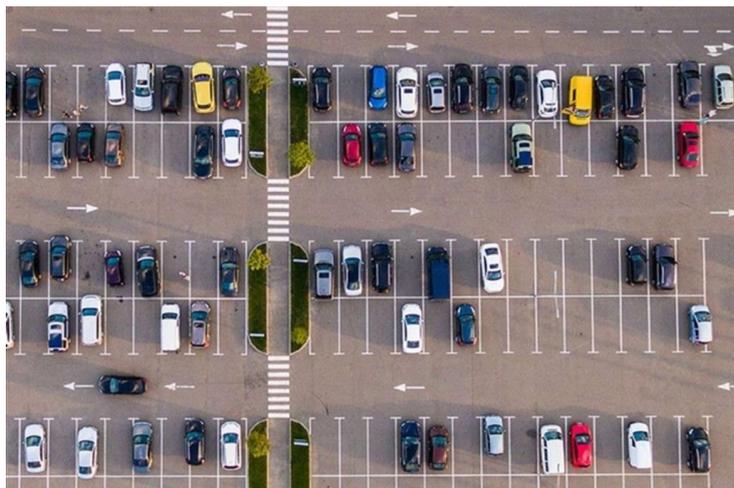
Il Super ammortamento per le auto ad uso strumentale è giudicata una misura "saggia" perché in passato ha portato a buoni risultati (parliamo di maggiori entrate erariali ovvero 1 euro di super ammortamento si è trasformato, stando ai calcoli di ANIASA, in **3 euro di entrate per lo Stato** e gli enti locali).

Proseguendo nelle stime e 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). "Replicarla sarebbe saggio per un Governo in cerca di nuove risorse economiche e interessato ad ambiente e sviluppo", conclude la nota.

## Il caso. «Più tasse sulle auto aziendali, autogol da 260 milioni»

Redazione Motori sabato 9 novembre 2019

*La forte preoccupazione di Aniasa sulla norma in Legge di Bilancio con cui si aumenterebbe la fiscalità sull'uso dell'auto aziendale: «Un danno anche per l'Erario»*



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

Di fronte a tale inasprimento fiscale, sostiene ANIASA, 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 farragginosa - 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».

Secondo l'associazione di Confindustria, «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».

## **DDL BILANCIO, AUTO AZIENDALE: “UNA MAZZATA SUI LAVORATORI CHE FRENA IL RINNOVO DEL PARCO CIRCOLANTE E PENALIZZA LE VETTURE MENO INQUINANTI”**

by [Redazione](#) 8 Novembre 2019



(**AGENPARL**) – Roma, 08 novembre 2019 – 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 superammortamento, che 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**, l’Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, al dibattito in corso sulla discussa norma nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta la tassazione sull’uso dell’auto aziendale.

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”, 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.*

*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 superammortamento 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.”*

## DDL Bilancio, auto aziendale: frenata rinnovo parco circolante

FleetMan 8 Novembre 2019



*Il mondo del noleggio veicoli esprime totale contrarietà verso la stangata sull'auto aziendale prevista in Legge di Bilancio e rilancia il superammortamento*

**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.**

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

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”, 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.*

*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 superammortamento 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.”*

# I'Automobile

**Auto aziendali: stangata in arrivo.**

MARINA FANARA • 08/11/2019



No agli aumenti delle imposte sulle auto aziendali come previsto nella **legge Finanziaria 2020**: si tradurrebbero in una **stangata fiscale** ai danni dei lavoratori e delle aziende di noleggio a lungo termine.

A lanciare l'allarme è l'**Aniasa**, l'associazione che rappresenta le imprese di noleggio, assolutamente **contraria all'incremento della tassazione** contenuto nella Manovra attualmente al vaglio del Parlamento, anche se si vocifera di un ridimensionamento dell'imposta se non della sua completa cancellazione dal testo del provvedimento.

Ci rimettono tutti

Per l'associazione di categoria, oltre ad **alleggerire** pesantemente le **retribuzioni** dei dipendenti, la nuova tassa "rischia di provocare un **crollo delle immatricolazioni del noleggio** a lungo termine, stimato in circa **60mila esemplari in meno** nel prossimo anno, con **minori entrate per l'Erario** e gli Enti locali pari a **26 milioni** di euro". Da aggiungere anche il conseguente impatto negativo sull'intero settore dell'automotive.

Gli aumenti in Manovra

Ricordiamo che il Ddl Bilancio 2020 prevede a carico dei lavoratori il **raddoppio** dell'attuale imposta (dal **30% al 60%**) sull'uso extra lavorativo di un veicolo **Euro 6 di media-piccola cilindrata** e l'innalzamento al **100%** della tassa per quelli **più inquinanti** (inferiori a Euro 6) oppure **Euro 6 di grossa cilindrata**. Rimane al 30% la pressione fiscale sulle auto ibride ed elettriche.

Si al superammortamento

Stando così le cose, l'Aniasa lancia la sua contro-proposta: **ripristinare il superammortamento** che produrrebbe il duplice vantaggio di non penalizzare auto e lavoratori dipendenti e al tempo stesso far recuperare nuove risorse allo Stato.

"Il superammortamento per le auto a uso strumentale è una **saggia misura**", spiega **Massimiliano Archiapatti, presidente Aniasa**, "ha portato **maggiori entrate erariali** (1 euro di superammortamento si è trasformato in 3 euro nelle casse dello Stato), un aumento delle immatricolazioni con **veicoli meno inquinanti** e più sicuri e, quindi, lo svecchiamento del parco circolante rivelandosi il vero e unico provvedimento realmente a favore dell'ambiente".

8 NOVEMBRE 2019

[NORME E FISCO](#)

[HOME](#) > [NORME E FISCO](#)

## Aniasa: “Una mazzata l’aumento della tassa sull’auto aziendale”

di [Vincenzo Bonanno](#)

*L’aumento della tassa sull’auto aziendale alleggerisce la busta paga di 2 milioni di dipendenti, frena il rinnovo del parco circolante e penalizza le vetture meno inquinanti. Duro il commento di Aniasa sul provvedimento che inasprisce la tassazione sull’uso dell’auto aziendale. Previste circa 60.000 unità in meno l’anno prossimo nel settore del noleggio a lungo termine, ma anche minori entrate per l’Erario e gli enti Locali pari a 260 milioni. Occorre rilanciare il super-ammortamento.*

Entra nel vivo il dibattito sulla **Manovra 2020**: sotto i riflettori, l’**aumento della tassa sulle auto aziendali**. Una **stangata fiscale** miope che alleggerisce le **retribuzioni dei lavoratori** e rischia di provocare un crollo delle **immatricolazioni del noleggio a lungo termine**. Senza dimenticare le **minori entrate per le casse dello Stato**.

Duro il commento di **Aniasa** al dibattito in corso sulla discussa norma nella **bozza di Legge di Bilancio 2020**, con cui si **aumenta la tassazione sull’uso dell’auto aziendale**. L’associazione, che in **Confindustria** rappresenta il settore del noleggio veicoli, propone, piuttosto, il **ripristino del super-ammortamento**, come soluzione per recuperare risorse.

**Approfondisci:** [cosa è il fring benefit e come si calcola?](#)

### **AUMENTO TASSA AUTO AZIENDALI: LE CONSEGUENZE**

Per **Aniasa**, l’**aumento della tassa sull’auto aziendale in fring benefit** comporterà una riduzione, per il 2020, di almeno il 20% delle immatricolazioni nel settore del noleggio a lungo termine (circa 60.000 unità in meno previste l’anno prossimo). Una flessione che determinerà minori entrate per l’Erario e gli Enti Locali, pari a 190 milioni di euro. Le potenziali perdite per le casse dello Stato saliranno a 260 milioni se si considera l’intero **comparto dell’auto aziendale**.



“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**”.  
Massimiliano Archiapatti, Presidente di Aniasa.

**Leggi anche:** [tutti i modelli interessati dall’aumento della tassa sulle auto aziendali](#)

#### **LA PROPOSTA DI ANIASA: RIPRISTINARE IL SUPER-AMMORTAMENTO**

Per recuperare risorse, invece di alleggerire la **busta paga** di 2 milioni di dipendenti con più tasse sull’**auto aziendale**, il Governo dovrebbe concentrarsi sul ripristino del **super-ammortamento**, che produrrebbe maggiori entrate tributarie, contribuendo allo **svecchiamento del parco auto circolante** e alla più rapida **immissione di veicoli meno inquinanti**.



“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”.  
Massimiliano Archiapatti, Presidente di Aniasa.

## Auto aziendali, Italia tra i Paesi con le tasse più basse. L'esperto: “Favore fiscale che spesso non ha ragion d'essere. Ma serve gradualità”



*La stretta fiscale prevista dalla manovra - di cui però già si studia la cancellazione - colpirebbe 1,5 milioni di lavoratori che usano la macchina fornita dall'azienda anche nel tempo libero.*

*Allineando l'imposizione alla media Ue si punta ad accelerare il rinnovo in chiave green delle flotte, che vengono cambiate ogni 3-4 anni. Nel Regno Unito e nei Paesi Bassi la modifica della tassazione ha comportato un calo delle emissioni*

di Marco Procopio | 6 NOVEMBRE 2019



Non colpisce chi utilizza l'**auto aziendale** esclusivamente per **lavoro**. Punta a incentivare la **transizione a motori ibridi ed elettrici**. E riduce un **sussidio** statale che secondo le ong ambientaliste è “dannoso per il clima”. Ma per le associazioni di categoria è una “proposta **vessatoria**” che peserà su “milioni di lavoratori”. Non si fermano le polemiche – e il fuoco amico di **Italia viva** e frange del **Movimento 5 stelle** – sulla presunta stangata del governo su **1,5 milioni di veicoli aziendali a uso promiscuo**, quelli concessi ai dipendenti anche **nel tempo libero** o per andare in vacanza. Tanto che già si parla di **ridurre o eliminare del tutto** la tassa durante l'iter parlamentare della manovra. Eppure già nel 2014 l'**Ocse** ha collocato l'Italia fra i Paesi Ue con le tasse più basse in materia di company car, scrivendo che **trattamenti fiscali così benevoli** creano “un incentivo a utilizzare le auto aziendali per uso personale e a **percorrere distanze più lunghe** di quanto potrebbero fare altrimenti”, senza sborsare un euro in più.

“È una situazione di favore che **in certi casi non ha ragion d’essere** rispetto a chi deve pagare l’auto di tasca propria”, commenta con *Ilfattoquotidiano.it* **Massimo D’Antoni**, associato di Scienza delle finanze all’Università di Siena. Da qui l’idea di intervenire in legge di Bilancio per allineare l’imposizione alla media Ue e spingere le aziende a un **rinnovo della flotta** in chiave green. Cosa che sta già gradualmente accadendo: nel 2018 il **54 per cento** di tutte le auto elettriche immesse nel mercato italiano (in continua crescita) è stato destinato proprio alle flotte, che **le imprese cambiano ogni tre-quattro anni**. E gli esempi di **Regno Unito e Paesi Bassi** mostrano che modificare la tassazione aiuta a ridurre le emissioni.

### **Cosa cambia con la norma voluta dal governo Pd-M5s**

Oggi il lavoratore che riceve dall’azienda un’auto per uso promiscuo sostiene una parte del peso fiscale. La cifra che va ad aumentare il reddito imponibile in busta paga ed è quindi soggetta a tassazione è stabilita in modo forfettario. Lo Stato l’ha fissata al 30 per cento del valore di utilizzo della vettura (pari a **4.500 chilometri annui** e variabile a seconda del modello), perché si presume che soltanto questa fetta sia

destinata al tempo libero del dipendente, mentre il restante 70 per cento sia utilizzato a fini lavorativi. Che tu sia un top manager o un impiegato, quindi, e a prescindere dall’effettivo utilizzo del veicolo, l’importo da pagare è pressoché lo stesso, **variando leggermente solo in base alle aliquote Irpef** in cui si è inquadrati. La norma inserita nella legge di bilancio 2020, però, cambia le carte in tavola. E – dopo una prima retromarcia sull’entità del rincaro – alza la soglia al 60 per cento per le auto a **basse emissioni di Co2** (fino a 160 grammi per chilometro) e al 100 per cento per quelle **superinquinanti**. Con eccezioni: nessun ritocco per i veicoli ibridi o a trazione elettrica, né per quelli assegnati ad **agenti e rappresentanti di commercio**.

All’elenco vanno aggiunti anche i **mezzi commerciali** e le vetture utilizzate solo per scopi lavorativi, soggetti a un regime più favorevole. Per fare un esempio, chi oggi ha un reddito fino a 55mila euro e ha disposizione una Fiat Panda 1.2 a benzina da 69 cavalli deve aggiungere al suo imponibile complessivo **1.734,8 euro**, il che si traduce in un **aggravio di circa 400 euro annui** sullo stipendio. Se la nuova norma dovesse entrare in vigore, però, questa cifra **raddoppierebbe**. L’aggravio riguarderebbe circa 1,5 milioni di dipendenti.

## **Auto aziendali più care per 1,5 milioni di lavoratori. Ma a che scopo?**

Quali sono i modelli coinvolti? Si va da utilitarie comuni come la **Panda** o la **Punto 1.2 8V** a benzina, fino ad auto di grossa cilindrata come l'**Audi A6 Allroad 2.0** a benzina o la **Bmw 750i xDrive** da 450 cavalli. In proporzione, fa sapere l'associazione nazionale dell'autonoleggio **Aniasa**, le vetture noleggiate a lungo termine dalle imprese appartengono per il 39 per cento ai segmenti A e B (city car e utilitarie), per il 37 per cento alla fascia media e per il restante 24 alla fascia medio-alta mercato, proprio quella che in virtù della maggiore potenza emette più gas serra. La relazione tecnica alla manovra economica stilata dalla Ragioneria dello Stato, però, ipotizza che “la percentuale dei veicoli a bassa emissione entro 5 anni rappresenti la **totalità** delle nuove immatricolazioni”. Di conseguenza, l'impatto dell'aumento dell'imposta sulle auto aziendali andrà progressivamente **riducendosi**. Lo dimostrano anche le previsioni di gettito stimate dal governo. Nel 2020 la misura dovrebbe garantire entrate extra per **332,6 milioni di euro**, cifra destinata a salire a 387,4 nel 2021 per poi calare progressivamente a partire dall'anno successivo, proprio grazie all'inevitabile transizione a mezzi meno dannosi per l'atmosfera. D'altronde sempre Aniasa fotografa un processo in parte già in atto: nei primi 6 mesi del 2019 **le vetture a trazione elettrica sono aumentate del 42 per cento** rispetto allo stesso periodo del 2018, mentre quelle ibride del 9 per cento (pur rimanendo entrambe molto minoritarie in valori assoluti). Anche se, si legge in un comunicato dell'associazione, “la demonizzazione del diesel” sta parallelamente spingendo la richiesta di auto a benzina “con l'effetto paradossale dell'aumento delle emissioni di Co2”.

### **L'economista: “La norma ha una certa logica, ma serve più gradualità”**

“Da un lato va detto che le imprese **cambiano la propria flotta ogni 3-4 anni** perché scelgono soprattutto la formula del **noleggior**”, spiega il professor D'Antoni, “per cui la norma dovrebbe incentivare la scelta di veicoli meno inquinanti per ridurre il carico fiscale”. Il problema è che “l'incremento voluto dal governo si applica **a tutti i mezzi in circolazione** e non solo alle nuove immatricolazioni”, aggiunge. “Perciò chi quest'anno ha accettato un'auto aziendale, l'anno prossimo si troverà a dover gestire dei costi non previsti. Forse servirebbe più **gradualità**”. Anche se, continua l'economista, la norma ha di per sé “una certa logica” perché interviene su “un favore

fiscale che permette a certi lavoratori, penso ai dirigenti, di pagare una vettura molto meno che dovendola acquistare e mantenere privatamente”. A questo si aggiunge l’intenzione dichiarata dall’attuale esecutivo di “**disincentivare l’utilizzo dei mezzi privati** per ragioni ambientali” o quanto meno di ricorrere a quelli meno inquinanti. La sensazione, però, conclude il docente dell’università di Siena, è che “non sia stata ben chiarita la ratio dell’intervento, visto che il tema delle emissioni è entrato nel testo solo in un secondo momento. L’impressione è che la preoccupazione principale, almeno nella formulazione iniziale del provvedimento, fosse quella di **trovare coperture alla manovra**”. Stando alla platea di veicoli coinvolti, infatti, è evidente che “**si colpiscono persone ad alto reddito** che hanno grosse auto di rappresentanza, **ma anche chi ha redditi più bassi**. E su questo la decisione finale spetta solo al legislatore”.

### **Il confronto con l’Europa e i rischi di una tassazione troppo bassa**

Resta il fatto che mentre in Italia associazioni di categoria, opposizioni e forze interne alla stessa maggioranza si stanno opponendo con forza alla sovratassa – il leader di Italia Viva **Matteo Renzi** ha addirittura lanciato una **petizione** per bloccarla – nel resto d’Europa è già così praticamente ovunque. Lo conferma un report dell’Ocse sulle company car datato 2014 ma considerato comunque attuale dagli esperti (visto che nel frattempo nel nostro Paese questo specifico regime fiscale non è cambiato di una virgola), secondo cui nel vecchio continente il livello medio di tassazione a carico dei lavoratori si attesta intorno al 50 per cento. Soglia che l’Italia potrebbe raggiungere, e superare, solo se la nuova misura entrasse in vigore. Anche se, si legge sempre nel working paper dell’Ocse, fino a quando l’uso personale delle auto aziendali non sarà calcolato **sulla base dei chilometri reali**, i dipendenti avranno sempre “un incentivo per percorrere distanze maggiori”. Ne conseguono “maggiori emissioni di inquinanti atmosferici e altri costi legati ai viaggi, come traffico e incidenti”. Un giudizio su cui concorda anche la federazione di ong ambientaliste

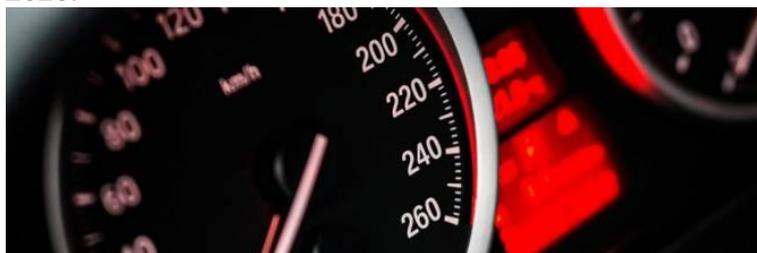
**Transport&Environment:** “Questo privilegio (*pagato con soldi pubblici, ndr*) dovrebbe essere considerato un sussidio dannoso per l’ambiente”, si legge in un documento del 2018. Nei Paesi in cui questa imposta si fonda su criteri ambientali, invece, si verificano “**effetti positivi a lungo termine**, come osservato nel **Regno Unito** quando la legge sulla tassazione delle auto aziendali è stata modificata”. E lo stesso è avvenuto nei **Paesi Bassi**, aggiunge T&E, dove la riforma fiscale basata sulle emissioni di Co2 (comprese le company car) “ha portato a un calo delle emissioni dell’11 per cento e a una più alta diffusione dei veicoli elettrici”. E non a caso è proprio qui che “i sussidi alle auto aziendali sono fra i più bassi dei Paesi europei”.

## Auto aziendali, "colpite" 2 milioni di persone

*Sono i dati riguardanti la stretta sui veicoli aziendali prevista dalla manovra di bilancio 2020*

Stefano Damiano - Sab, 09/11/2019 - 12:32

Saranno **2 milioni** gli italiani coinvolti nella stretta sulle auto aziendali prevista nella **manovra 2020**.



L'**Aniasa** (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) lancia l'allarme sugli effetti della legge e sull'impatto che potrebbe avere sia sul mercato di settore che sui diretti interessati: gli italiani. "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 quanto riguarda l'impatto della misura sul settore, per l'Aniasa "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".

Sul versante fiscale, invece, "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". Inoltre, "77.000 aziende di ogni dimensione e comparto e 2.900 PA utilizzano per le necessità di mobilità e trasporto i servizi di noleggio veicoli a lungo termine. Il successo di tale formula è dovuto ai vantaggi finanziari, economici, gestionali, amministrativi, con risparmi sui costi di circa il 15-18%.

Secondo l'associazione industriale, il noleggio a lungo termine si è dimostrato sistema di promozione della correttezza fiscale che ha contribuito all'emersione del "sommerso" e garantendo allo Stato e alle pubbliche amministrazioni locali un flusso costante di entrate tributarie.

Secondo l'associazione di categoria, pertanto, il governo avrebbe dovuto procedere diversamente; "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".

"Per ovviare ad ogni aspetto di tale scenario ostile all'automotive - conclude la nota - 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".

## Aumento tassa auto aziendale: Aniasa, si rischia crollo del 20% delle immatricolazioni nel noleggio a lungo termine

VENERDÌ 8 NOVEMBRE 2019 11:52:04



L'ANIASA, l'associazione che in **Confindustria** rappresenta il settore del **noleggio veicoli**, torna a criticare la norma della bozza di **Legge di Bilancio** con cui si aumenta **la tassazione sull'uso dell'auto aziendale**.

“Aumentare oggi la **tassazione dell'auto aziendale** già pesante e farraginoso - 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”.

Secondo l'associazione si tratta di "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”.

Aniasa prefigura 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.

L'associazione propone un provvedimento alternativo: il ripristino del **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."

## Tassa auto aziendali, colpiti i lavoratori e si ammazza il mercato

*La stangata in arrivo sulle auto aziendali rischia di colpire i lavoratori, specie quelli che percorrono più chilometri, e di ammazza il mercato delle immatricolazioni. I dati non lasciano dubbi.*

di [Giuseppe Timpone](#), pubblicato il **06 Novembre 2019** alle ore **11:07**



Brutto pasticcio sulle **auto aziendali**. Il governo Conte punta ad aumentare la tassazione dal 30% attuale, anche se le furenti polemiche levatesi anche all'interno della maggioranza stanno costringendo il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, a compiere una parziale retromarcia. Le auto aziendali concesse in uso ai dipendenti anche nel tempo libero ("uso promiscuo") come "fringe benefit" vengono sottoposte a tassazione Irpef per il 30% del loro valore.

Questa sarebbe la percentuale che si stima corrispondere all'uso privato, mentre va da sé che il restante 70% non venga ad oggi tassato proprio perché corrisponderebbe all'uso per finalità lavorative.

### [Aumento tasse auto aziendali: battaglia di Italia Viva contro la stangata](#)

Nella prima stesura, si era ipotizzato di tassare il 100% del valore dell'auto, più che triplicando l'imposizione fiscale. Dalla stangata restano esclusi i rappresentanti e gli agenti di commercio. Il gettito atteso dalla misura era di oltre mezzo miliardo di euro all'anno. Dopo le polemiche, si è deciso per il momento di tassare le auto aziendali utilizzate dai dipendenti anche durante il tempo libero al 60% nei casi di veicoli con emissioni inquinanti fino a 160 grammi di CO2 per chilometro. Sopra i 160 grammi per km, la stangata resterebbe al 100%. Al fine di incentivare le auto elettriche, queste e le cosiddette "ibride" rimarranno tassate sempre al 30% del loro valore.

Comunque sia, l'aggravio non sarà ugualmente di poco conto. Viene stimato in 7-800 euro all'anno per un dipendente medio. In più, l'imponibile sarà commisurato al "valore chilometrico convenzionale" parametrato ai dati OCSE. Cosa significa? Maggiori i chilometri percorsi, più alta la base imponibile su cui gravano le aliquote Irpef. Ora, se un lavoratore percorre parecchi km al giorno per svolgere il suo lavoro, verrà penalizzato dalla stangata, in quanto si ritroverà a pagare almeno il doppio di oggi per un'auto che probabilmente utilizzerà anche poco a scopo privato.

Colpito metà del mercato auto in Italia

Secondo l'ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), l'aumento della tassazione rischia di rivelarsi un boomerang per lo stato, perché dalle minori immatricolazioni il gettito per l'erario sarebbe di 260 milioni più basso.

E il punto è che si starebbe ammazzando il mercato delle auto, le cui immatricolazioni sono state nel 2018 in Italia pari a poco più di 1,9 milioni, di cui ben 800.000 (42%) per finalità aziendali. In sostanza, a trainare le vendite sono proprio le aziende, che spesso acquistano le vetture per darle in uso ai dipendenti, anche promiscuo.

Elevando al 60% o anche al 100% il valore dell'auto aziendale che funge da imponibile Irpef, si sta indirettamente aumentando il costo del lavoro, quando lo stesso governo sbandiera il taglio del cuneo fiscale deciso con la stessa manovra di bilancio. Fatto salvo, infatti, che sarebbe ragionevole supporre che un'azienda conceda in uso al dipendente un'auto quando per almeno la maggior parte del tempo questa venga guidata per finalità lavorative, anche il 60% sembra troppo e scoraggerà gli stessi lavoratori ad accettare simili benefit per lo svantaggio di pagare più tasse in busta paga. E magari al lavoro ci andranno con auto datate e maggiormente inquinanti. Altro che difesa dell'ambiente, qui siamo all'idiozia!

## *MOTORI*

---

### **Flotte: ANIASA su ddl Bilancio, mazzata per lavoratori**

08 Novembre 2019



"Una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine 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".

E' questo il commento dell'ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, al dibattito in corso sulla discussa norma nella bozza di Legge di Bilancio con cui si aumenta la tassazione sull'uso dell'auto aziendale. "Di fronte a tale inasprimento fiscale - prosegue ANIASA - 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 - 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". Per venire incontro alle esigenze delle casse statali, secondo ANIASA, basterebbe "ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, che comporterebbe 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



## **Tasse auto aziendali: Aniasa attacca governo**

Accese discussioni sulla stangata che il governo giallorosso vuole dare sulle auto a noleggio

di Walter Gobbi 05/11/2019, 19:24

Non si placano le polemiche sulle tasse auto aziendali: ora Aniasa (Associazione nazionale industria autonoleggio) attacca il governo giallorosso. La premessa è che oggi 77.000 aziende di ogni dimensione e comparto e 2.900 pubbliche amministrazioni utilizzano per le necessità di mobilità e trasporto i servizi di noleggio veicoli a lungo termine, dice l'Aniasa: auto prese in affitto per un periodo da un anno a cinque anni. L'azienda paga il canone mensile e usa l'auto, o la flotta. Per poi restituire le vetture alla società di noleggio a lungo termine.

Auto aziendali: quale convenienza

Qual è, spiega l'Aniasa, il successo di questa formula? I vantaggi finanziari del noleggio a lungo termine, ma anche gestionali e amministrativi, con risparmi sui costi di circa il 15-18%. L'azienda paga il canone e per il resto non ha oneri di nessun genere: niente tasse di proprietà né assicurazioni Rc auto obbligatorie o polizze aggiuntive facoltative accessorie come la Furto e incendio oppure la Kasko. Inoltre il noleggio a lungo termine si è dimostrato sistema di promozione della correttezza fiscale: niente evasione. Zero sommerso: così viene garantito allo Stato e alle pubbliche amministrazioni locali un flusso costante di entrate tributarie.

Più sicurezza e meno smog

Nel corso degli ultimi anni, prosegue l'Aniasa, il noleggio a lungo termine (il 14% del mercato nazionale) ha avuto ruolo principale per l'immissione sul mercato dell'usato di vetture con minori emissioni e maggiore sicurezza: nel 2019 siamo a 300.000 unità, in particolare Euro 6. In una nazione con città sommerse dalle polveri sottili, con l'Unione europea che vuole appiopparci una

maxi-multa di un miliardo di euro per lo smog, e con un parco auto così vetusto da non essere degno di un Paese civile, il noleggio a lungo termine è davvero una manna dal cielo.

### Noleggio per uso promiscuo

Le tasse sulle auto aziendali volute dal governo di M5S E Pd va a colpire le vetture a uso promiscuo (esigenze di lavoro e private): uno degli elementi più richiesti nelle politiche retributive delle aziende. Uno dei benefit più desiderati. Su 100 di questi benefit, 76 sono auto dei segmenti inferiori e medi, e il 3% riguarda veicoli di categoria superiore. C'è tanto del gruppo FCA in tutto questo. Infatti i 10 modelli maggiormente richiesti nel 2019 sono Fiat Panda, Renault Clio, Lancia Ypsilon, Fiat 500X, Jeep Renegade, Fiat Tipo, Fiat 500, Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Volkswagen Golf.

### Tasse auto aziendali: oggi e domani

Ora il canone di noleggio è detraibile solo per il 40% dall'azienda locataria, mentre rimane un costo indetraibile per il restante 60%. Ed è deducibile per il 70% (contro il 100% dell'Europa). L'azienda locataria calcola un benefit in capo al dipendente pari al 30% circa: 4.500 km l'anno per tariffe Aci, come percorrenza privata del veicolo aziendale. Chi usa l'auto paga le imposte con la propria aliquota su tale importo. Nel caso di aumento al 60% del coefficiente per percorrenza privata (come vuole il governo), il dipendente pagherebbe 1.500 euro annui. Un'enormità. Risultato: l'azienda detrae solo il 40% e non deduce il 30%; l'uso privato da parte del dipendente viene tassato col raddoppio dell'importo.

### Cosimo Ferri contro la tassazione delle auto aziendali

Anche Cosimo Ferri, di Italia Viva, si dice contrario a tassare al 100% l'uso promiscuo della vettura aziendale. Il calcolo del valore pieno di tassazione di un'auto aziendale a uso promiscuo produce un duplice effetto negativo. Per il dipendente una tassazione iniqua in quanto operata su uno strumento di lavoro che riduce la sua capacità di spesa. Oltretutto per le aziende produttrici di auto, settore già in crisi, causa una diminuzione di vendite: le case automobilistiche non applicherebbero più tale forma di bonus al dipendente.

## «Più tasse sulle auto aziendali, autogol da 260 milioni»

«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». E' questo il commento dell'**ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, al dibattito in corso sulla discussa **norma nella bozza di**

### **Legge di Bilancio con cui si aumenta la tassazione sull'uso dell'auto aziendale.**

Di fronte a tale inasprimento fiscale, sostiene ANIASA, 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 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».

Secondo l'associazione di Confindustria, «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».



## Auto aziendali e Legge di Bilancio: la riforma fiscale che spaventa il settore

Niente più sconto del 30% sul valore dei veicoli in fringe benefit

Per ANIASA la manovra fiscale in questione è "assurda anche da un punto di vista concettuale", dal momento che va a colpire quanti utilizzano una vettura per fini professionali. *"Produci fatturato per l'azienda? Sostieni la produzione e il benessere aziendale? TASSATO!"* - riprendono da ANIASA -. *Il Governo riesce a scontentare tutti: lavoratori, imprese, settori dell'automotive del noleggio. Una norma*, come detto, *"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"*.

I soldi in più in busta paga legati al taglio del cuneo fiscale potrebbero per di più indurre **pesanti ripercussioni sul piano delle politiche retributive** da parte di centinaia di migliaia di aziende, vedendo al contempo un **calo delle entrate per gettito fiscale** generate dal comparto.

I **costi di mobilità delle imprese** del nostro Paese, che già patiscono un netto disequilibrio rispetto ai regimi fiscali a cui sono soggetti i concorrenti che operano in altri paesi dell'area del Vecchio Continente, subirebbero un **ulteriore aggravio**.

L'unica via uscita, in caso di mancato passo indietro da parte del Governo, consisterebbe a quel punto, per ANIASA, nel **ricorso alla Commissione Europea**, a cui presentare **richiesta per l'immediata applicazione della Sentenza di Strasburgo relativa all'equiparazione dei regimi IVA**.

Fortissima preoccupazione per la stretta sulle auto aziendali ventilata è stata espressa anche dal **Presidente dell'Osservatorio Top Thousand, Gianfranco Martorelli**, che ha parlato di *"una misura che rischia di penalizzare fortemente un settore come quello dell'automotive, che invece avrebbe bisogno di un valido sostegno"*.

La dichiarazione prosegue poi sul medesimo tono: *"Tale norma non tiene conto delle violente ripercussioni per le aziende italiane, dato che la vettura aziendale è oggi il principale strumento di incentivazione manageriale. Inoltre, la vettura aziendale ad uso promiscuo per molte figure professionali, viene utilizzata principalmente per l'attività lavorativa e solo in parte per il privato, non giustificando così una tassazione al 100% del fringe benefit"*.

La situazione economica attuale, per Martorelli, vedrà le aziende nell'impossibilità di farsi carico di ulteriori costi tesi a contenere l'inevitabile impatto economico sui dipendenti. *"Si*

*rischia un effetto domino - ha aggiunto il Presidente dell'Osservatorio Top Thousand - causato dall'eccessiva tassazione, che determinerà la restituzione della vettura aziendale, con una richiesta di compensazione economica che potrà avere conseguenze anche per l'economia nazionale. Già oggi abbiamo raccolto decine di richieste da parte dei dipendenti nel caso in cui la norma andasse in porto".*

## Norma auto aziendali, Aniasa: “Una mazzata sui lavoratori che frena il rinnovo del parco circolante”

8 Novembre 2019

***Il mondo del noleggio veicoli esprime totale contrarietà verso la stangata sull'auto aziendale prevista in Legge di Bilancio e rilancia il superammortamento.***

“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”. È questo il **commento di Aniasa** al dibattito in corso sulla discussa norma nella **bozza di Legge di Bilancio** con cui si aumenta la tassazione sull'uso dell'auto aziendale (**leggi qui la notizia**).

Secondo Aniasa, “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”.



Per **Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa**, “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 – ha continuato Archiapatti – 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”.

## **DDL Bilancio, auto aziendale: una mazzata sui lavoratori che frena il rinnovo del parco circolante e penalizza le vetture meno inquinanti**

8 novembre 2019



“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”.

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

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”, 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 spreco 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 ipertartassate

9 Novembre 2019

MANOVRA 2020/Il reddito imponibile aumenta dal 30 al 100% delle tabelle Aci  
L'aggravio in busta paga è per 2 mln di dipendenti  
di Fabrizio G. Poggiani

La stretta sulle autovetture aziendali colpisce la busta paga di 2 milioni di dipendenti. Con la manovra 2020 per le autovetture che determinano emissioni di biossido di carbonio oltre i 160 grammi, il reddito imponibile in capo al dipendente aumenta, passando dal 30 al 100% degli importi desumibili dalle tabelle Aci, per una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri. Lo denuncia l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa) la quale parla di una vera e propria «mazzata sui lavoratori che frena il rinnovo del parco circolante e penalizza le vetture meno inquinanti» mentre il presidente, Massimiliano Archiapatti, evidenzia che l'aumento della tassazione «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». Il disegno di legge di bilancio 2020 modifica la lettera a), del comma 4, dell'art. 51 del dpr 917/1986 (Tuir) sul tema dei «fringe benefit» per le auto aziendali concesse in uso promiscuo da parte dei dipendenti. L'uso promiscuo, infatti, consiste nella possibilità di utilizzare il veicolo sia a fini aziendali che personali e deve essere provato sulla base di una idonea documentazione che ne attesti con certezza l'utilizzo, quale, per esempio, una clausola del contratto di lavoro (circ. 48/E/1998, § 2.1.2.1), una scrittura privata avente data certa o un apposito verbale del consiglio di amministrazione. Al fine di evitare inconvenienti in sede di controllo, durante l'utilizzo, è opportuno che nel veicolo sia conservata la documentazione relativa all'autorizzazione concessa dall'impresa per l'utilizzo del mezzo e, attualmente, per gli autoveicoli concessi in uso promiscuo al dipendente costituisce fringe benefit il 30% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio, come desumibile dalle tabelle nazionali dell'Aci, al netto degli importi eventualmente trattenuti o corrisposti dal dipendente.

Il detto importo forfetario prescinde, pertanto, da qualunque valutazione degli effettivi costi di utilizzo del mezzo e dalla reale percorrenza e risulta, quindi, irrilevante il fatto che il dipendente sostenga a proprio carico tutti o taluni degli elementi che sono considerati nel costo di percorrenza fissato dall'Aci. Se il dipendente deve corrispondere un prezzo o un canone per il godimento dell'autovettura in uso promiscuo, il fringe benefit è costituito dalla differenza

tra l'ammontare del valore determinato in modo forfetario e l'importo corrisposto dal dipendente (circ. 1/E/2007, § 17.1.A), per cui non emerge alcun fringe benefit imponibile, nel caso in cui il corrispettivo risulti superiore al valore forfetario. Il costo di percorrenza del veicolo è determinato su base annua e deve essere ragguagliato al periodo (espresso in giorni) in cui è assegnato in uso promiscuo, indipendentemente dal suo effettivo utilizzo. La manovra per il prossimo anno, invece, prevede l'aumento del reddito in natura, imponibile per il dipendente, dal 30 al 100% degli importi fissati dalle tabelle Aci per le auto concesse in uso promiscuo che determinano emissioni di biossido di carbonio oltre 160 grammi, mentre passa soltanto dal 30% al 60% per tutte le altre tipologie, salvo quelle a trazione elettrica o ibrida termoelettrica e salvo quei mezzi concessi in uso promiscuo agli addetti alla vendita e agenti e rappresentanti, per le quali rimane confermata l'attuale percentuale del 30%.

Di fatto, il novellato art. 51 del testo unico, come rilevabile dalla scheda illustrativa alla manovra 2020, definisce tre differenti trattamenti, tarati sulla tipologia di autoveicoli, ai fini della determinazione del reddito di lavoro dipendente, applicando all'importo calcolato sulla base del costo chilometrico, per una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri, le seguenti percentuali: il 30%, per i veicoli a trazione elettrica e a trazione ibrida termoelettrica, nonché per quelli concessi in uso promiscuo a dipendenti addetti alla vendita, agenti e rappresentanti di commercio, per il 60%, in caso di emissioni di biossido di carbonio fino a 160 grammi per chilometro e il 100% in caso di emissioni di biossido di carbonio superiori ai detti 160 grammi per chilometro. Dal punto di vista del carico fiscale è inevitabile che l'aumento dell'ammontare tassabile in capo al dipendente, quale reddito in natura, comporta un aumento di imponibile ai fini contributivi, con inevitabile incremento degli oneri sociali e previdenziali del lavoratore e dell'azienda, che si traduce in un minore ammontare di stipendio netto per il dipendente e un maggior costo per l'azienda.

© Riproduzione riservata

## **Auto aziendali e plastic tax: le imprese temono la doppia stangata**

Quella che potrebbe arrivare sulle auto aziendali con la manovra 2020 rischia di essere "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". Così Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, commenta il dibattito in corso sul provvedimento previsto in legge di bilancio.

Il governo Conte bis vorrebbe infatti portare dal 30 al 60% la percentuale per cui si calcolano le tasse sull'auto aziendale. Per il presidente di Aniasa 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 - per Archiapatti - 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".

La norma dunque continua ad essere aspramente criticata dalle associazioni di categoria. L'iter della legge di bilancio tuttavia è appena all'inizio e non sono escluse modifiche anche sostanziali al provvedimento.

Plastic tax, la Confapi: "Molte imprese a rischi chiusura"

Le imprese sono fortemente critiche anche sull'introduzione della plastic tax che secondo la Confapi potrebbe costituire "un vero e proprio dazio ai prodotti nazionali". "È condivisibile che il governo

abbia previsto l'istituzione di uno specifico fondo per sostenere investimenti in sostenibilità ambientale tesi a favorire il passaggio verso l'economia circolare. Tutto ciò, però, non deve essere vanificato con provvedimenti che vanno, in questo complicato momento storico, a penalizzare le nostre industrie", dichiara la confederazione che raccoglie oltre 83 mila piccole e medie imprese italiane.

"Ci riferiamo - specifica la nota - alla cosiddetta plastic tax, un vero e proprio dazio ai prodotti nazionali. Il costo medio della materia prima per la produzione di imballaggi è di circa 1,20 euro/kg. La tassa di un euro/kg raddoppia quasi questo costo, tutto a danno di imprese che da tempo stanno investendo nella ricerca proprio in un'ottica di economia circolare".

In Emilia Romagna, ad esempio, prosegue, "le aziende che fanno parte della packaging valley subirebbero delle perdite di competitività così pesanti che per molte potrebbero tradursi in una vera e propria chiusura con conseguenze devastanti per una filiera di eccellenza del made in Italy".

Ma la tassa colpirebbe diversi settori: per esempio, avverte, "un'azienda del settore agroalimentare con meno di 50 dipendenti, un fatturato di circa 10 milioni di euro e che acquista circa 160 tonnellate di imballaggio l'anno avrà un incremento di tasse di circa 160mila euro anche se utilizza solo film di polipropilene, materiale altamente riciclabile, per il confezionamento di prodotti da forno". "Sosteniamo da tempo - spiegano dalla Confapi - che il governo, in questo e in altri provvedimenti che vanno ad incidere così profondamente sulle attività delle imprese, dovrebbe condividere con le associazioni di categoria l'impatto delle proprie iniziative legislative, per definire insieme dei correttivi nell'interesse dei cittadini, dei lavoratori e delle imprese".

Secondo i dati della Federazione Gomma Plastica le imprese dell'industria della trasformazione plastica in Italia sono circa 11mila e danno lavoro a 110mila persone. Nei giorni scorsi si era parlato di un rinvio "significativo", ben oltre la data di luglio di cui si vociferava, ma per ora non c'è nessuna dichiarazione ufficiale a proposito.

## Tassa sulle Auto Aziendali in Manovra, l'Aniasa non ci sta



By [Redazione](#) 8 hours ago

Una stangata fiscale miope che alleggerisce le retribuzioni dei lavoratori e rischia di provocare un crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine. L'Aniasa traccia il quadro che deriverebbe da una tassa sulle auto aziendali in benefit. Secondo l'associazione di Confindustria ci sarebbero **minori entrate per l'Erario** e gli enti Locali pari a 260 milioni, e importanti ricadute occupazionali sul comparto automotive. Per gli industriali 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.

L'**ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, dice la sua [nel dibattito in corso sulla bozza di Legge di Bilancio](#).

### **IMMATRICOLAZIONI A RISCHIO**

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).

*“Aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale già pesante e farraginoso”, 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.*

*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 superammortamento 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, "colpite" 2 milioni di persone



Saranno **2 milioni** gli italiani coinvolti nella stretta sulle auto aziendali prevista nella **manovra 2020**.

L'**Aniasa** (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) lancia l'allarme sugli effetti della legge e sull'impatto che potrebbe avere sia sul mercato di settore che sui diretti interessati: gli italiani. *"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 quanto riguarda l'impatto della misura sul settore, per l'Aniasa *"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"*.

Sul versante fiscale, invece, *"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"*. Inoltre, *"77.000 aziende di ogni dimensione e comparto e 2.900 PA utilizzano per le necessità di mobilità e trasporto i servizi di noleggio veicoli a lungo termine. Il successo di tale formula è dovuto ai vantaggi finanziari, economici, gestionali, amministrativi, con risparmi sui costi di circa il 15-18%"*.

Secondo l'associazione industriale, il noleggio a lungo termine si è dimostrato sistema di promozione della correttezza fiscale che ha contribuito all'emersione del "sommerso" e garantendo allo Stato e alle pubbliche amministrazioni locali un flusso costante di entrate tributarie.

Secondo l'associazione di categoria, pertanto, il governo avrebbe dovuto procedere diversamente; *"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"*.

*"Per ovviare ad ogni aspetto di tale scenario ostile all'automotive - conclude la nota - 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".*

## **Più tasse sulle auto aziendali, autogol da 260 milioni**

10 Novembre 2019 Redazione

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