

Auto aziendali, l'ennesimo autogol del fisco che nuoce a tutti invano



“Un vero e proprio autogol per l’Erario e per la transizione ecologica del nostro parco circolante, con aggravii per dipendenti e imprese, nonché a danno dell’industria automotive già in difficoltà. L’effetto della misura sarà un aumento della tassazione sulle buste paga di circa 1 milione di italiani che utilizzano l’auto aziendale, che graverà maggiormente sui redditi medio-bassi. Il Governo ci ripensi!”.

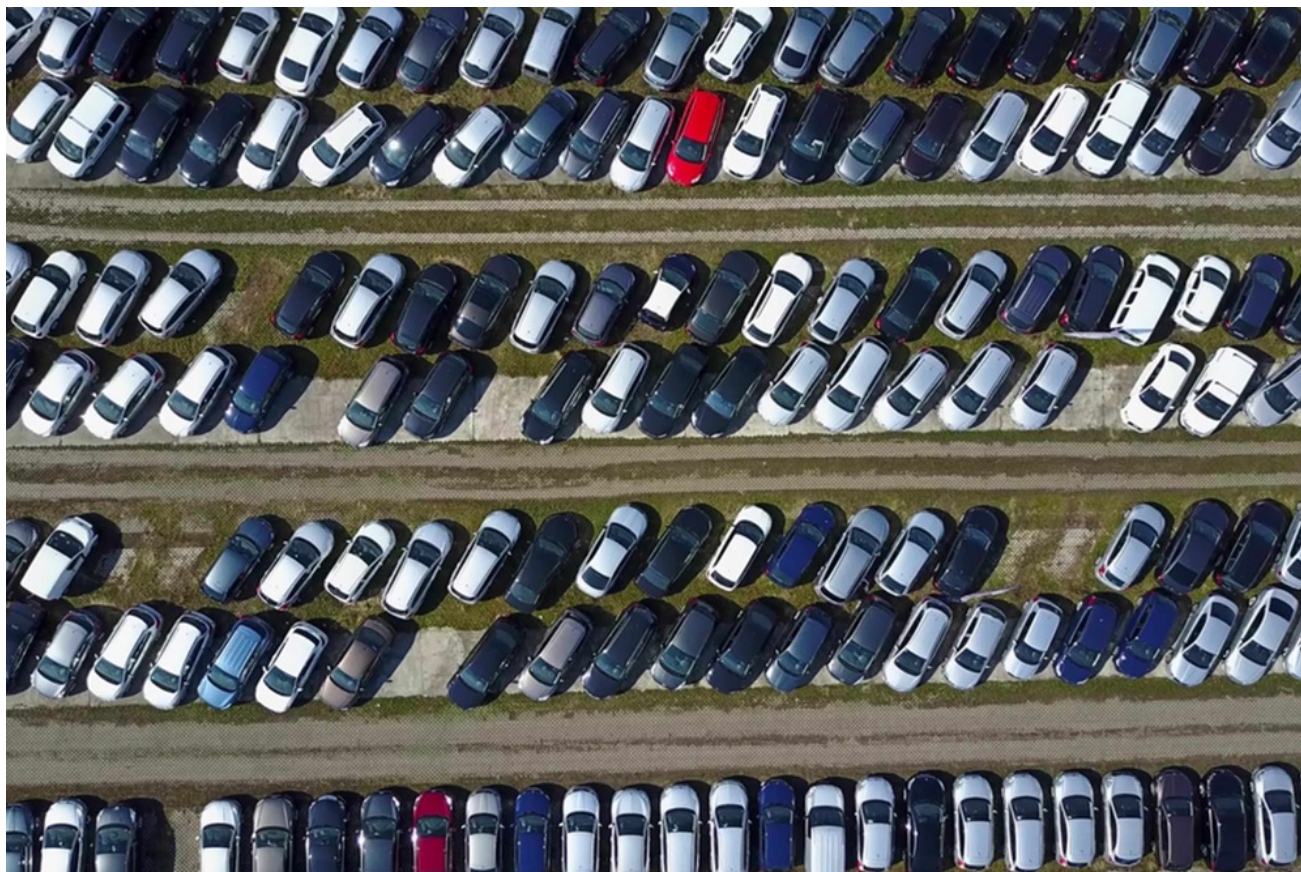
È questo l’allarme lanciato da **Aniasa**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. A generare i timori dell’Associazione è la misura prevista in Legge di Bilancio (articolo 7 del DDL) in materia di disciplina delle auto aziendali in fringe benefit. Così come oggi prevista la norma contempla, per il raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica, la sostituzione del criterio collegato alle emissioni di CO₂ con quello basato sull’alimentazione del veicolo e rivede i coefficienti di calcolo del valore imponibile del benefit, riducendoli per le vetture elettriche e ibride plug-in (e, non in sintonia con i dichiarati obiettivi di contenimento delle emissioni, anche per supercar e auto di lusso), prevedendo invece un forte aumento per tutte le altre alimentazioni (pari all’85% delle auto aziendali).

In particolare, prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, **Aniasa** stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 € (+67%). Tale aumento di valore non potrà non influire sulle scelte aziendali, rendendo preferibile il

mantenimento delle vetture già assegnate (non soggette alla nuova normativa), ritardando l'acquisto e, nel caso del noleggio, prorogando i contratti in essere. **Aniasa** prevede così una riduzione nel solo 2025 di almeno il 30% delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità) e il 20% degli acquisti da parte di società (15.000 unità), con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025.

“Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese”, osserva Alberto Viano, Presidente **Aniasa**, “significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante. Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante, evitando ricadute ambientali, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro (circa il 40% delle immatricolazioni) e sull'Erario”.

Aniasa, auto aziendali: tutti i rischi della nuova tassazione



L'aumento delle tasse sulle auto aziendali previsto dalla Legge di Bilancio 2025 potrebbe frenare la transizione ecologica e comportare grossi svantaggi per l'industria automotive e per l'Erario.

È questa la preoccupazione espressa da **Aniasa**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, riguardo la nuova misura in materia di disciplina delle auto aziendali in fringe benefit.

Auto aziendali: cosa cambia

Fino ad oggi, la **determinazione del valore imponibile del fringe benefit** delle auto aziendali si basava prevalentemente sulle emissioni di CO₂. Questo sistema è stato sostituito dalla nuova normativa, che fa riferimento direttamente all'alimentazione del veicolo. Le **auto elettriche e ibride plug-in**, considerate tra i principali alleati per la riduzione delle emissioni di gas serra, vedranno una riduzione del valore imponibile del benefit. Tuttavia, in una mossa che ha suscitato molte critiche, lo stesso trattamento fiscale favorevole è esteso anche alle supercar e alle auto di lusso, che non contribuiscono minimamente alla transizione ecologica.

A preoccupare è soprattutto la **penalizzazione di tutte le altre alimentazioni** che rappresentano circa l'85% delle auto aziendali.

I rischi stimati da **Aniasa**

Considerando i veicoli aziendali più noleggiati, **Aniasa** stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro, pari a +67%. Un aumento importante che di certo impatterà sulle scelte aziendali, rendendo preferibile il mantenimento delle **vetture già assegnate** che non sono soggette alla nuova normativa, ritardando l'acquisto e, nel caso del noleggio, prorogando i contratti in essere.

Secondo **Aniasa** questo comporterà una **riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni** di autovetture a uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità) nel solo 2025 e il 20% degli acquisti da parte di società (15.000 unità), con stimabili **minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025**.

“L'effetto della misura sarà un aumento della tassazione sulle buste paga di circa 1 milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale, che graverà maggiormente sui redditi medio-bassi. Il Governo ci ripensi! – ha dichiarato **Alberto Viano, Presidente di Aniasa** – Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, **rallentando il ricambio del parco circolante**. Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante, evitando **ricadute ambientali**, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro (circa il 40% delle immatricolazioni) e sull'Erario”.

Aumento tassazione su auto aziendali



L'aumento delle tasse sulle **auto aziendali** previsto nella Legge di Bilancio ha suscitato un preoccupante allarmismo in circa un milione di utenti in Italia ed ha scatenato la reazione preoccupata di **Aniasa**, l'Associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio, della **sharing mobility** e dell'automotive.

Secondo l'associazione, il rincaro dei tributi rappresenta un duro colpo per lavoratori e imprese, con conseguenze negative sull'intero settore, anche sulle **auto aziendali** e sull'economia nazionale.

Le nuove disposizioni, contenute nella bozza della Legge di Bilancio, prevedono un aumento della tassazione sui veicoli aziendali concessi in uso promiscuo ai dipendenti. In particolare, si tratterebbe di una revisione al rialzo della percentuale di imponibilità del fringe benefit, ossia del valore fiscale attribuito all'utilizzo privato delle auto aziendali.

Aniasa sottolinea che questo provvedimento andrà a pesare direttamente sui dipendenti, che vedranno aumentare il carico fiscale in busta paga, e sulle aziende, già provate da rincari energetici, inflazione e difficoltà economiche post-pandemia.

Secondo le stime di **Aniasa**, il provvedimento potrebbe portare a una contrazione del mercato delle auto aziendali del 10-15%, con conseguenze dirette sull'occupazione nel settore del **noleggio e della gestione flotte**.

Il mercato delle auto aziendali in Italia rappresenta una quota significativa del settore automotive.

Ogni anno, decine di migliaia di veicoli vengono acquistati o noleggiati da imprese per uso lavorativo e privato dei dipendenti. L'aumento della tassazione rischia di rendere meno conveniente questa soluzione, portando molte aziende a ridurre o eliminare il benefit per i lavoratori.

Il **Presidente di Aniasa, Alberto Viano**, ha lanciato un appello al Governo affinché riveda questa misura, definendola "penalizzante e controproducente". In una nota ufficiale, l'associazione ha dichiarato:

"Le auto aziendali rappresentano non solo un beneficio per i lavoratori, ma anche uno strumento fondamentale per la mobilità aziendale e per la competitività delle imprese. Incrementare la tassazione significa rallentare l'adozione di veicoli più sostenibili e penalizzare milioni di lavoratori".

Aniasa teme inoltre che l'aumento delle tasse possa disincentivare il ricorso alle flotte aziendali e ai veicoli in leasing, con un conseguente rallentamento del rinnovo del parco auto

nazionale. Questo potrebbe avere un impatto negativo anche sull'ambiente, ritardando la diffusione di veicoli elettrici e a basse emissioni, spesso preferiti dalle aziende.

Tra le proposte, l'associazione suggerisce di incentivare ulteriormente il passaggio a veicoli elettrici e ibridi tramite una riduzione della tassazione sui fringe benefit per i mezzi a basse emissioni.

“Il Governo deve considerare che una tassazione più alta non porta solo nuove entrate fiscali, ma anche un rallentamento dell'innovazione e un calo della produttività aziendale. In un momento delicato per l'economia, serve sostegno e non ulteriori oneri,” conclude **Aniasa**.

E mentre si attende una risposta ufficiale dall'esecutivo, l'industria dell'automotive osserva con preoccupazione gli sviluppi, consapevole che un eventuale incremento della tassazione potrebbe avere ripercussioni significative su un settore già sotto pressione.

Manovra 2025, chi ci perde e chi ci guadagna. Irpef, stipendi e bonus: meno alle imprese, più ai dipendenti

La manovra economica del governo è sempre uno spettacolo in due atti.

Il primo è la presentazione del progetto di Bilancio preparato dal ministero dell'Economia insieme a Palazzo Chigi e ai ministeri. Il secondo si consuma solitamente a ridosso di Natale, quando il testo arriva in Parlamento per sottoporsi al rito delle modifiche chieste da deputati e senatori di maggioranza e opposizione. Prima che questo accada, ci si può chiedere almeno fino a qui, chi sono i vincitori e i vinti della manovra del governo, la prima che deve sottostare alle nuove stringenti regole del Patto di stabilità europeo. Per usare una terminologia calcistica, si potrebbe dire che il "campione d'inverno" della manovra è sicuramente il lavoro dipendente. O meglio, il lavoro dipendente con retribuzioni medio-basse. La ragione è semplice ed è nota.

Ma c'è anche un'altra norma considerata «assurda» dall'industria del farmaco. Quella che aumenta dello 0,65 per cento la remunerazione per i grossisti a scapito delle imprese farmaceutiche. Un altro settore "colpito" dalle misure della manovra è quello delle auto aziendali. La tassazione è stata alzata, rendendo "imponibile" il 50 per cento dei chilometri percorsi con il veicolo contro l'attuale 30 per cento. Per **Aniasa**, l'associazione confindustriale che raggruppa le imprese del settore, si tratta di «un vero e proprio autogol per l'Erario e per la transizione ecologica del nostro parco circolante, con aggravii per dipendenti e imprese, nonché a danno dell'industria automotive già in difficoltà. L'effetto della misura», secondo l'associazione, «sarà un aumento della tassazione sulle buste paga di circa 1 milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale»

Manovra, chi ci guadagna e chi ci perde? Dal cuneo alle aliquote Irpef, cosa cambia in busta paga (e per chi)

Case farmaceutiche, auto aziendali e banche

Ma non solo: la manovra, nella sua ricerca di coperture, ha bussato anche ad alcuni settori specifici come quello della farmaceutica, con il presidente di Farindustria, Marcello Cattani, che al Sole 24 Ore ha parlato addirittura di «un attacco all'industria farmaceutica», in riferimento all'annosa questione del pay back, il meccanismo per cui se le Asl comprano più farmaci del previsto, sono le imprese a dover restituire la metà dei soldi in eccesso spesi. Uno sconto "obbligato" del 50%.

Poi c'è il settore delle auto aziendali, la cui tassazione è stata alzata rendendo "imponibile" il 50% dei chilometri percorsi (attualmente era il 30%). Un aumento che alzerà la tassazione sulle buste paga di circa un milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale, secondo **Aniasa**, l'associazione che raggruppa le imprese del settore. E ancora le banche, che dovranno pagare 4 miliardi di euro ma solo come "anticipo" di soldi che poi si vedranno restituire nei prossimi anni. Secondo l'Abi «si tratta di meccanismi di rinvio nel tempo del recupero fiscale». Infine il settore delle ristrutturazioni edilizie, con lo smantellamento del superbonus: i lavori in casa, il prossimo anno, avranno una detrazione del 50% solo se si tratta di prima casa.

Auto aziendali, ANIASA lancia l'allarme sulla nuova Legge di Bilancio



La **Legge di Bilancio 2025** ha introdotto un cambiamento significativo nel regime fiscale delle auto aziendali, sollevando preoccupazioni su più fronti.

La misura contenuta nell'articolo 7 del DDL, infatti, sostituisce il criterio di calcolo basato sulle emissioni di CO₂ con uno legato al tipo di alimentazione del veicolo, prevedendo una forte riduzione del valore imponibile per veicoli elettrici e ibridi plug-in.

Contraddittoriamente però, include anche agevolazioni per supercar e auto di lusso, mentre aumenta notevolmente i costi per le auto con alimentazioni tradizionali, che rappresentano ad oggi l'85% del parco aziendale.

Auto aziendali, le conseguenze della nuova legge

Secondo **ANIASA**, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità in Confindustria, questa misura avrà un impatto diretto su circa un milione di lavoratori italiani. Per i dipendenti che utilizzano auto aziendali, l'aumento medio del valore imponibile si tradurrà in un aggravio annuo di 1.600 euro, pari al 67% in più rispetto alla situazione attuale.

Un peso che ricadrà soprattutto sui redditi medio-bassi, già messi a dura prova dal contesto economico generale.



“Un vero e proprio autogol per l’Erario e per la transizione ecologica del nostro parco circolante”, afferma Alberto Viano, Presidente di **ANIASA**. “Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese significa colpire un settore strategico per la mobilità sostenibile e rallentare il ricambio del parco auto nazionale”.

Oltre a penalizzare i lavoratori, le nuove regole avranno effetti pesanti sull’intero mercato automotive. **ANIASA** stima che nel 2025 le immatricolazioni di auto a noleggio a lungo termine si ridurranno del 30%, con circa 60.000 unità in meno, mentre gli acquisti aziendali diretti caleranno del 20%, pari a 15.000 veicoli.

Questo rallentamento, quindi, inciderà negativamente anche sulle casse dello Stato, con una perdita stimata di 125 milioni di euro di entrate per l’Erario e gli Enti Locali.

Inoltre, la norma rischia di compromettere anche il processo di transizione ecologica del parco circolante. Infatti, incentivando il mantenimento dei veicoli già in circolazione, anziché il rinnovo con modelli più sostenibili, potrebbe rallentare la diffusione di auto a basse emissioni, frenando i progressi verso la decarbonizzazione.

Un duro colpo per il settore automotive

Aniasa ha sottolineato come l’auto aziendale rappresenti un pilastro dell’intero mercato,

generando circa il 40% delle immatricolazioni complessive. Penalizzare questo segmento in una fase così delicata significherebbe dunque rallentare la ripresa di un settore strategico, già duramente colpito negli ultimi anni.

Per questo motivo, l'associazione ha chiesto al Governo una revisione della misura, proponendo una tassazione graduale che non gravi sull'attuale parco circolante e che incentivi il ricambio con veicoli più sostenibili.

“In un momento in cui il settore ha bisogno di stimoli, non di ostacoli, è fondamentale agire con una visione di lungo termine”, conclude Viano. “L'industria automotive e la transizione ecologica non possono essere messe a rischio da misure che rischiano di frenare l'innovazione e danneggiare lavoratori e aziende”.

Un confronto aperto tra istituzioni e operatori del settore sarà dunque essenziale per trovare soluzioni che permettano di tutelare l'ambiente, il mercato delle auto e i tanti lavoratori che subiranno gli effetti di queste nuove misure.

Tassazione dell'auto aziendale: come sarà il 2025? Ne parliamo con Sirocchi e Teofilatto

In attesa di (doverosi) emendamenti, la Legge di Bilancio oggi penalizza, e di molto, i fringe benefit per le auto termiche assegnate, tra le quali l'esecutivo ha inserito anche le full hybrid, su cui molte aziende si sono lanciate per questo periodo di transizione.

In questo articolo

Da quando, l'ottobre scorso, è emersa la prima bozza della Manovra finanziaria nei corridoi e negli uffici delle grandi aziende e delle società di long term non s'è parlato d'altro: l'[**Articolo 7 del disegno di legge di bilancio depositato alla Camera**](#).

Quello, cioè, che contiene la rimodulazione delle fasce fiscali per l'auto ad uso promiscuo, che tra l'altro cambiano anche passando dalle attuali zone di emissione di anidride carbonica (i grammi di CO₂/chilometro) al criterio di tipologia di alimentazione, che distingue solo 3 macro-categorie: Full Electric, Ibrido Plug-In e termico, entro il quale ricadono tutte le tipologie di elettrificazione non alla spina (sia full che mild hybrid).

Il cambiamento proposto dal governo fa sì che, di fatto, con i coefficienti fiscali previsti l'elettrico, già agevolato in precedenza, diventi l'unica motorizzazione "davvero vantaggiosa".

Ecco i nuovi coefficienti:

2025	2024
Auto elettriche: 10%	Fascia di emissioni 0-60 gr/km (Full Electric e ibride Plug-In): 25%
Auto ibride Plug-In: 20%	Fascia di emissioni 61-160 gr/km (ibride): 30%
Ibride (full e mild), Gpl e metano: 50%	Fascia di emissioni 161 a 190 gr/km (benzina e diesel): 50%
	Fascia di emissioni >191 gr/km ("supercar"): 60%

Salvo emendamenti – che, come vedremo sotto, dovranno necessariamente arrivare – il Ddl ad oggi stabilisce che per i veicoli in uso promiscuo termici, con contratti stipulati dal 1° gennaio 2025, si assuma il 50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15mila chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle ACI – che dovranno essere aggiornate parallelamente all'entrata in vigore della nuova norma – al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente. Per i veicoli a batteria tale percentuale è ridotta al 10%, mentre per quelli ibridi alla spina al 20%.

Conti alla mano, la riduzione dell'imponibile per le auto elettriche e ibride plug-in, rispetto alla precedente prassi, è notevole: fino al 31 dicembre 2024, infatti, i veicoli con emissioni comprese tra 0 e 60g/km di CO2 rientrano nel coefficiente del 25%.

L'intervista a Stefano Sirocchi, HR&Fleet specialist e Partner di Sirocchi Consulting

Stefano Sirocchi, cosa sta succedendo all'auto aziendale?

Io direi che sembra piuttosto chiara la linea tracciata dal governo nel voler cambiare la disciplina delle auto date in uso promiscuo ai dipendenti per spostare l'ago della bilancia sulla spina, ma anche, probabilmente, perché c'è una necessità di gettito.

In due parole, in che modo?

Succede che il coefficiente fiscale, che fino al 31 dicembre 2024 verrà utilizzato per la maggior parte dei veicoli, ovvero quelli che stanno nella fascia di emissioni 61-160 gr/km, invece che avere un coefficiente fiscale del 30% passeranno a un coefficiente fiscale del 50%, quindi con un aumento del 66,66% in termini di valori nominali. In valori reali di più, se consideriamo le tabelle ACI che annualmente vengono aggiornate e, di solito, incrementate di qualche punto percentuale. Parliamo di un aumento dell'imponibile e, di conseguenza, anche della tassazione per il dipendente.

Dall'altra parte, però, c'è un'agevolazione altrettanto consistente per l'elettrico, ma anche per le altre motorizzazioni da 160 a 190 gr CO2/km che rispetto all'attuale disciplina hanno un trattamento migliorativo, in quanto dal coefficiente del 60% passano al 50%

C'è la volontà di favorire l'elettrico, ma le aziende si "accoleranno" i maggiori canoni di noleggio?

La mia visione è che nel breve termine non ci possano essere grandissimi stravolgimenti. Il passaggio all'elettrico implica anche l'accettare un ecosistema, come sappiamo, completamente diverso, che ha le sue specifiche difficoltà anche sul piano fiscale.

Sta pensando a caso delle ricariche che l'Agenzia delle entrate, al momento qualifica, come rimborsi imponibili?

Esatto, il rimborso delle ricariche elettriche: l'Agenzia Entrate ha interpretato il rimborso del costo di ricarica come una componente imponibile per il dipendente, peraltro non nell'interesse esclusivo del datore di lavoro e quindi è stata esclusa la possibilità che sia considerata come fringe benefit per la ricarica stessa.

La soluzione è che la può sostanzialmente considerare come non imponibile se questo

rimborso è all'interno della franchigia della soglia di esenzione generale dei fringe benefit, che nel 2025 e fino al 2027 dovrebbe essere riconfermata come l'attuale, quindi 1000 euro o 2.000€ per i dipendenti che hanno figli a carico.

Ovviamente manager e aziende faranno le loro valutazioni, non sono scelte facili. Per questo abbiamo fatto queste simulazioni (nella tabella sotto), per capire dove e come intervenire. Ma non si può generalizzare, perché ogni azienda e ogni driver ha, ovviamente, delle esigenze precise.

Profili di manager

(Contratto: commercio oltre 50 addetti; Lavoratore residente a Roma)

Fringe benefit AUTO

	RAL (compreso Benefit Auto)	Fringe benefit 2024 (auto coeff. 30%)	Fringe benefit 2025 (coeff. 50%)	Fringe benefit 2025 (Coeff. 10%)
quadro	75.000,00 €	2.800,00 €	4.666,67 €	933,33 €
dirigente	120.000,00 €	4000,00 €	6.666,67 €	1.333,33 €
dirigente	150.000,00 €	5000,00 €	8.333,33 €	1.666,67 €

Quali sono i prossimi step?

Al momento come sappiamo stiamo parlando solo di un disegno di Legge di bilancio 2025, quindi non c'è ancora una legge, ma credo che le probabilità che questo cambiamento ci sia siano davvero elevate, per i motivi di cui parlavamo poc'anzi.

Disegno che deve ancora fare i conti con gli emendamenti, anche per regolare il potenziale vuoto normativo che risponda alla domanda che si stanno ponendo tanti Fleet Manager oggi: cosa succede al parco auto esistente e, soprattutto, agli ordini già piazzati?

Io credo che l'intento sia di avvicinare al futuro, quindi di incentivare l'elettrico, e non penalizzare gli attuali assegnatari. Al momento, a differenza di quanto fu fatto nella Legge di bilancio 2020, non è prevista una norma che salvaguardi tutte le vecchie assegnazioni. All'epoca venne chiarito che il pregresso non avrebbe cambiato fiscalità.

La norma 2025 fa riferimenti al futuro, ai veicoli che verranno dati in uso promiscuo a dipendenti e quindi saranno immatricolati nel 2025. Ma ci sono dubbi interpretativi su come gestire sia le vetture già assegnate, sia quelle eventualmente immatricolate nel 2024, ma poi consegnate dal noleggiatore nel 2025. Per gli ordini effettuati oggi, ma immatricolati nel 2025, potremmo ipotizzare che, poiché è l'immatricolazione che conta, se i veicoli verranno immatricolati nel 2025, anche se ordinati prima, ahinoi, sconteranno la nuova disciplina. Per tutte le altre non c'è una alcuna previsione, ma un emendamento di questo Articolo 7 simile a quello 2020, che tuteli le flotte esistenti, mi sembra l'opzione più probabile.

Il commento di Pietro Teofilatto, Direttore Area Fisco ed Economia **ANIASA**

Serve un pit stop di riflessione, prima dell'approvazione definitiva. Perché la maggior tassazione dell'auto aziendale annunciata nella Legge di bilancio per il 2025 rischia di fermare il mercato, oggi sostenuto proprio dalle imprese (il 40% delle immatricolazioni). E sotto il profilo economico rischia di danneggiare un milione di famiglie.

Pur apprezzando la riduzione di imposta per le auto ad alimentazione elettrica e plug-in (nel 2024 solo per il noleggio circa 80.000 unità), la proposta governativa produrrebbe un aumento di tassazione ai fini Irpef del 65-70% per oltre 1 milione di contribuenti, gli utilizzatori ad uso promiscuo di vetture endotermiche Euro6, per il 75% a noleggio.

E proprio il noleggio ha un ruolo unico con il suo turn over per il raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica richiamati dal Governo, immatricolando ogni anno 500.000 veicoli nuovi. Aumentare la tassazione dell'auto aziendale significa non considerare lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa.

La norma, inoltre, causerà un rinvio degli acquisti ed una proroga generalizzata dei contratti di noleggio, con una riduzione - solo nel 2025 - di almeno il 20% delle immatricolazioni. In termini di bilancio: minor gettito per l'Erario e gli enti Locali di 125 milioni, un importo ben superiore ai 25 ml di maggiori entrate stimate.

Serve un riesame della misura, rinviandone l'applicazione oppure stabilire un aumento dilazionato in 2-3 anni, evitando pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario, che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol.

Stima riduzione immatricolazioni e entrate erariali - 2025

Riduzione immatricolazioni autovetture 2025	80.000
di cui in NLT	60.000
di cui in acquisto/leasing	20.000

Minori entrate	125 ml
di cui NLT	47 ml
di cui in acquisto/leasing	78 ml

Aumenta la tassa sull'auto aziendale



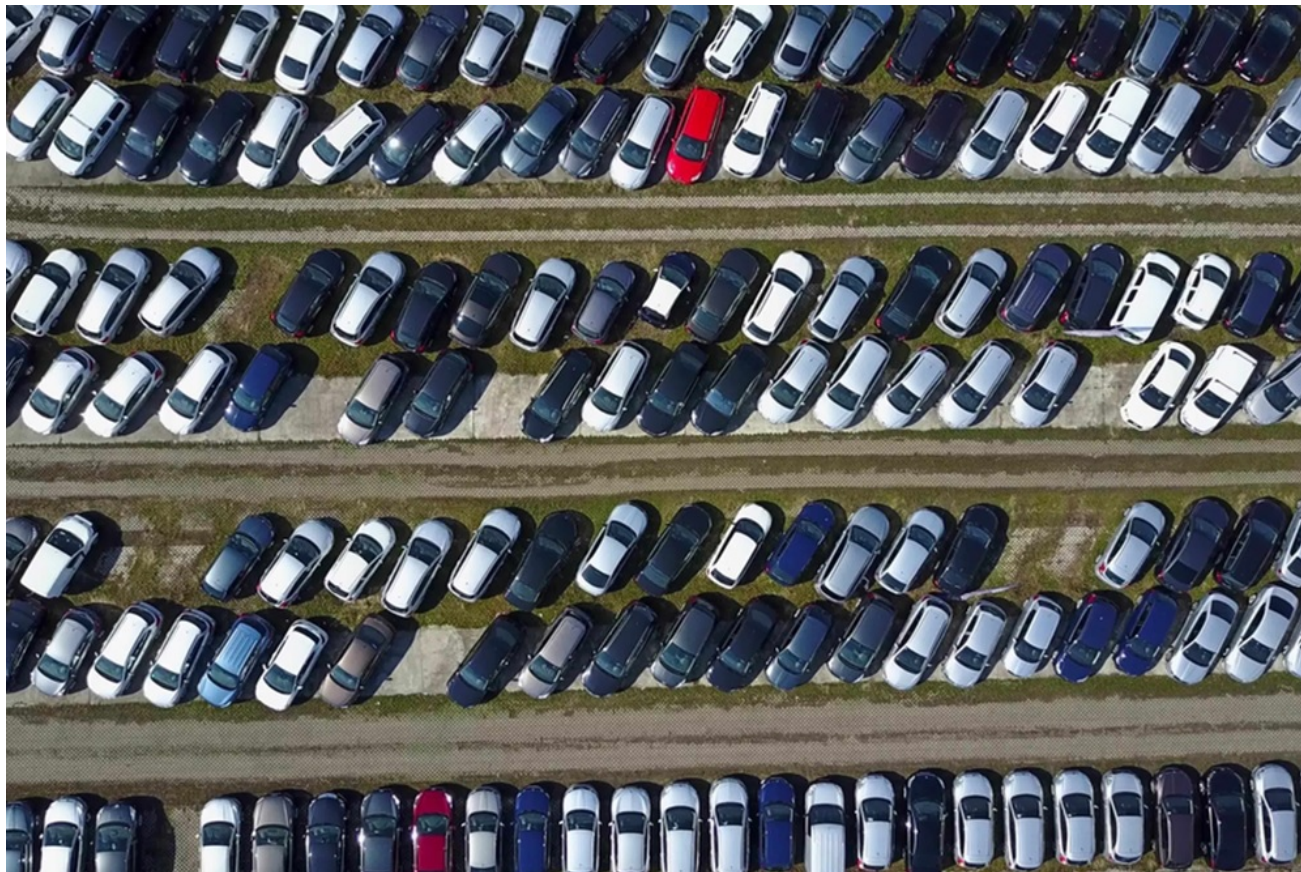
(Adnkronos) – “Un vero e proprio autogol per l’Erario e per la transizione ecologica del nostro parco circolante, con aggravii per dipendenti e imprese, nonché a danno dell’industria automotive già in difficoltà. L’effetto della misura sarà un aumento della tassazione sulle buste paga di circa 1 milione di italiani che utilizzano l’auto aziendale, che graverà maggiormente sui redditi medio-bassi”.

Questo il pensiero di **ANIASA** e del suo Presidente Alberto Viano, a generare i timori dell’Associazione è la misura prevista in Legge di Bilancio (articolo 7 del DDL) in materia di disciplina delle auto aziendali in fringe benefit. Oggi la norma contempla di rivedere i coefficienti di calcolo del valore imponibile del benefit, riducendoli per le vetture elettriche e ibride plug-in prevedendo però un forte aumento per tutte le altre alimentazioni. Secondo **ANIASA** questo porterà ad un aumento imponibile del benefit auto in media di 1.600 € con una conseguente crescita da parte delle aziende della volontà di mantenere le vetture già assegnate ritardando il futuro acquisto e, nel caso del noleggio, prorogando i contratti in essere.

ANIASA prevede così una riduzione nel solo 2025 di almeno il 30% delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità) e il 20% degli acquisti da parte di società (15.000 unità), con stimabili minori entrate per l’Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025. “Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese”, osserva Alberto Viano – Presidente **ANIASA**, “significa colpire un settore, quello dell’auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante. Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l’attuale circolante, evitando ricadute ambientali, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell’auto aziendale un vero pilastro (circa il 40% delle immatricolazioni) e sull’Erario”.

–motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Legge di Bilancio: l'aumento della tassa sull'auto aziendale fa danni



Un vero e proprio autogol per l'Erario e per la transizione ecologica del nostro parco circolante, con **aggravi per dipendenti e imprese, nonché a danno dell'industria automotive già in difficoltà**. L'effetto della misura sarà un aumento della tassazione sulle buste paga di circa 1 milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale, che graverà maggiormente sui redditi medio-bassi. **Il Governo ci ripensi!**".

È questo l'allarme lanciato da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. A generare i timori dell'Associazione è **la misura prevista in Legge di Bilancio (articolo 7 del DDL) in materia di disciplina delle auto aziendali in fringe benefit**. Così come oggi prevista la norma contempla, per il raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica, la sostituzione del criterio collegato alle emissioni di CO₂ con quello basato sull'alimentazione del veicolo e rivede **i coefficienti di calcolo del valore imponibile del benefit, riducendoli per le vetture elettriche e ibride plug-in** (e, non in sintonia con i dichiarati obiettivi di contenimento delle emissioni, anche per supercar e auto di lusso), prevedendo invece un forte aumento per tutte le altre alimentazioni (pari all'85% delle auto aziendali).

In particolare, prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, **ANIASA** stima un **aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%)**. Tale aumento di valore non potrà non influire sulle scelte aziendali, rendendo preferibile il mantenimento delle vetture già assegnate (non soggette alla nuova normativa), ritardando l'acquisto e, nel caso del noleggio, prorogando i contratti in essere.

ANIASA prevede così una riduzione nel solo 2025 di almeno il **30% delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità) e il 20% degli acquisti da parte di società (15.000 unità)**, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali **pari a 125 milioni di euro nel 2025**.

“Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese”, osserva **Alberto Viano, presidente ANIASA**, “significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante. Per questi motivi riteniamo necessaria una **rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante**, evitando ricadute ambientali, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro (circa il 40% delle immatricolazioni) e sull'Erario”.

Foto da ufficio stampa **ANIASA**

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp

Nuova Tassa auto da Gennaio 2025: arriva il RADDOPPIO, lo ha deciso lo Stato, paghi due volte se hai queste auto



Auto, raddoppiano le tasse – fonte depositphotos.com – giornalemotori.it

Ci sono delle pessime notizie per tutti gli automobilisti. Da ora in poi preparati a sborsare sempre più soldi per la tua auto.

A partire dal **prossimo 1 gennaio 2025**, molti italiani potrebbero trovarsi a dover affrontare una **nuova tassa sulle automobili**. La notizia ovviamente è decisamente negativa, soprattutto considerando il già difficile momento che stiamo vivendo dal punto di vista economico.

Tra le categorie che hanno subito i **peggiori rincari** nel corso degli ultimi anni troviamo senza dubbi anche gli automobilisti. Pensiamo per esempio ai **rialzi** che hanno colpito costi come quello del carburante o dei pedaggi autostradali, oppure ancora l'assicurazione e il bollo auto.

La situazione è decisamente **fuori controllo**. E non sembra di certo essere destinata a migliorare. Con l'introduzione del **nuovo Codice della strada**, poi, la vita degli automobilisti è destinata a peggiorare ancora di più.

In particolare, oggi ci soffermiamo su **un costo che sta per raddoppiare**. L'aumento metterà in ginocchio migliaia di italiani. La questione è contenuta all'interno della **Legge di Bilancio 2025**.

Legge di Bilancio, aumentano i costi per gli automobilisti

Sta per arrivare una **nuova tassa sulle automobili** aziendali che avrà degli impatti negativi sulle finanze di molti italiani. La riforma prevede un aumento delle imposte per circa **un milione di lavoratori** che usufruiscono di un veicolo pagato dalla loro azienda. In particolare, la tassazione potrebbe raddoppiare, passando dall'attuale 25% al 50%.

Questo aumento è giustificato dalla volontà del Governo di **incentivare l'uso di veicoli elettrici**, in linea con gli obiettivi di sostenibilità e **transizione ecologica**. Tuttavia, gli effetti di questa riforma potrebbero essere opposti alle intenzioni del governo. L'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e della Sharing Mobility ha avvertito che l'aumento della tassazione potrebbe comportare un significativo incremento del valore imponibile.



Auto aziendali, come aumentano i costi – fonte depositphotos.com – giornalemotori.it

Non mancano le critiche

L'aumento medio per ogni veicolo sarà pari a circa **1.600 euro per ogni veicolo** (un aumento pari al 67%). Di conseguenza, le immatricolazioni delle auto aziendali potrebbero diminuire del 20% per gli acquisti da parte delle imprese e del 30% per il noleggio a lungo termine.

Secondo **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**, un tale aumento delle tasse colpirebbe un

settore cruciale per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco veicoli circolante. La misura dunque potrebbe avere **effetti negativi sull'intero settore automobilistico**, con conseguenze anche sulle scelte delle aziende in merito alla sostenibilità e alle gestione dei veicoli aziendali.

Tasse auto choc, col nuovo anno paghi il doppio da SUBITO: decisione irrevocabile, ti svuotano il conto



spese-pazze-auto-nuova-depositphotos-tuttosuimotori.it

Ci risiamo, nuova automobile, nuovo anno nuove tasse, questa volta se possiedi un'automobile dovrai prepararti a pagare una nuova tassa.

La situazione economica in Italia non è delle **migliori**, ma desta particolare preoccupazione a causa dell'aumento del costo della vita.

Ad oggi sono migliaia le famiglie che si trovano a dover affrontare situazioni disastrose e a rinunciare a molti confort per riuscire a sostenere tutte le spese obbligatorie. La **Pandemia** ha portato con sé un cambiamento drastico ed una relativa crisi generale che ha colpito non solo le famiglie, ma anche le imprese produttive.

La situazione è peggiorata a causa di fattori globali come l'inflazione e gli aumenti dell'energia elettrica. Ad aumentare maggiormente questo problema è sicuramente la **notizia** di una nuova tassa che non piacerà a nessuno.

La crisi economica in cui versa il nostro Paese ha colpito l'industria delle quattro ruote, andando ad incidere su coloro che possiedono un'automobile. Sono infatti **molti** a dire che per le auto normali, come le conosciamo oggi, sono previste nuove tasse.

L'aumento sproporzionato

A diffondere le prime indiscrezioni è stata l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'Automotive digital (abbreviata in **Aniasa**). La nuova riforma della tassazione è contenuta nella Legge di Bilancio 2025 e ben presto la situazione cambierà per molte persone.

Dal 1 gennaio 2025 è possibile che la **tassazione** sulle auto aziendale possa aumentare in maniera considerevole. Si tratta di una notizia che sconvolgerà circa 1 milione di lavoratori che usufruiscono di un veicolo pagato dalla società. Il pericolo è che la tassazione possa arrivare al raddoppio, passando dall'attuale 25% al 50%. Il motivo è semplice: vi è la volontà del Governo di diffondere vetture full **electric** puntando ad una maggiore sostenibilità.



salasso auto - depositphotos - tuttosuimotori.it

Le conseguenze

Come ha riferito la stessa **Aniasa**, con queste tassazioni raddoppiate si potrebbero avere degli effetti opposti e si rischia "un aumento annuo del valore imponibile del **benefit** auto in media di 1.600 euro", causando dei grossi problemi e delle conseguenze sulle immatricolazioni di queste vetture che, come previsto dall'Associazione, si ridurrà di almeno il 30% per il noleggio a lungo termine e del 20% per gli acquisti da parte delle società.

Il Presidente dell'**Aniasa**, Alberto Viano, ha fatto sapere che aumentare la tassazione di questo



settore significa colpire un'indotto, strategico per la transizione ecologica della **mobilità** nazionale. Ciò significa che non si farà altro che rallentare la transizione alle vetture elettriche con conseguenti aumenti delle vetture a motore termico datate e al relativo calo della vendita di **vetture** nuove o usate.

Auto aziendali: aumento 2025 dei costi chilometrici non è per tutti



Arriva una clausola di salvaguardia per escludere dall'aumento 2025 del costo chilometrico le auto aziendali in attesa di essere consegnate

Il Governo lancia una ciambella di salvataggio ai lavoratori ai quali sono state concesse **auto aziendali nel 2024** ma ancora **in attesa di essere consegnate**. Costoro, infatti, rischiavano di vedersi applicare la nuova disciplina fiscale, introdotta dalla Legge di Bilancio e in vigore dal 1° gennaio 2025, che prevede un **netto aumento del costo chilometrico** per gran parte delle vetture **benzina, diesel e ibride**. Ma un emendamento dell'ultim'ora dovrebbe mettere le cose a posto, evitando di penalizzare gli ordini effettuati prima dell'entrata in vigore della nuova normativa.

AUTO AZIENDALI IN FRINGE BENEFIT: LA NOVITÀ 2025

Come è noto le **auto aziendali** (ma anche motocicli, ciclomotori e autocaravan) concesse in uso promiscuo ai dipendenti, ossia quelle utilizzabili sia per esigenze di lavoro che per esigenze private, costituiscono una forma di remunerazione 'in natura' complementare alla retribuzione principale 'in denaro', e sono pertanto soggette alla **tassazione prevista per il fringe benefit**, che è appunto una retribuzione aggiuntiva in beni o servizi. Attualmente la

tassazione si basa esclusivamente sulle **emissioni di CO2** (ciclo WLTP) e prevede quattro fasce di emissioni, con altrettante percentuali da applicare al costo in €/km indicato nelle tabelle ACI. Ma dal gennaio le cose cambieranno.

In pratica, lo schema della tassazione non sarà più basato sulle **emissioni di CO2** ma solo ed esclusivamente sulla **tipologia di alimentazione**, con evidenti vantaggi per BEV e PHEV e svantaggi per le altre (soprattutto termiche e ibride fino a 160 g/km di CO2). La tassazione, infatti, per i contratti stipulati dal **1° gennaio 2025** cambierà come segue:

- Auto elettriche: **10%**
- Auto plug-in hybrid: **20%**
- Tutte le altre alimentazioni: **50%**.

Significa che le auto elettriche e plug-in hybrid passeranno dall'attuale tassazione del **25%** a una, rispettivamente, del **10%** e del **20%**. Mentre le vetture con emissioni di CO2 da 61 g/km a 160 g/km, cioè la stragrande maggioranza (secondo stime circa l'85% delle auto aziendali in Italia), passeranno **dall'attuale 30% al 50%**, aumentando notevolmente la tassazione Irpef e contributiva in busta paga al lavoratore e per l'azienda. Questa tabella del Sole 24 Ore simula efficacemente i potenziali rincari:

LA MODIFICA PER “SALVARE” LE AUTO AZIENDALI GIÀ ORDINATE MA NON ANCORA CONSEGNATE

La modifica introdotta con la Legge di Bilancio è stata aspramente criticata dalle associazioni di categoria e inoltre, per com'era stata formulata, rischiava di causare una **palese ingiustizia**: ossia far pagare i nuovi coefficienti fiscali per i **veicoli ordinati nel 2024** ma che saranno immatricolati e **assegnati nel 2025**.

Tuttavia un emendamento del Governo alla manovra di fine anno dovrebbe introdurre una **clausola di salvaguardia** per far sì che l'aumento del costo chilometrico, in vigore dal 1° gennaio 2025 per le auto con motore termico e quelle ibride, **non penalizzi** chi è in attesa (magari da mesi) della **consegna della vettura**. Nello specifico, il correttivo prevede che **l'attuale sistema di calcolo** del costo chilometrico per vetture concesse in uso ai dipendenti

continui ad applicarsi ai lavoratori ai quali sono concessi veicoli aziendali dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024, nonché ai dipendenti ai quali sono concessi veicoli nel primo semestre 2025 che risultano ordinati dai datori di lavoro entro il 31 dicembre 2024.

NUOVA NORMA SULLE AUTO AZIENDALI SARÀ UN AUTOGOL?

In ogni caso l'emendamento non basta per placare l'ira delle associazioni di categoria, secondo cui la nuova normativa rischia di rivelarsi **un vero e proprio autogol** per le casse dello Stato e per la transizione ecologica del parco circolante in Italia, con aggravii per dipendenti e imprese, nonché a danno dell'industria automotive già in difficoltà. Secondo Alberto Viano, presidente di **Aniasa** (l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità), *“aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante. Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante, evitando ricadute ambientali e sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro, e sull'Erario”*.

Mazzata mortale all'auto aziendale in Italia nel 2025: **tassa allucinante**



© Shutterstock / chompoo

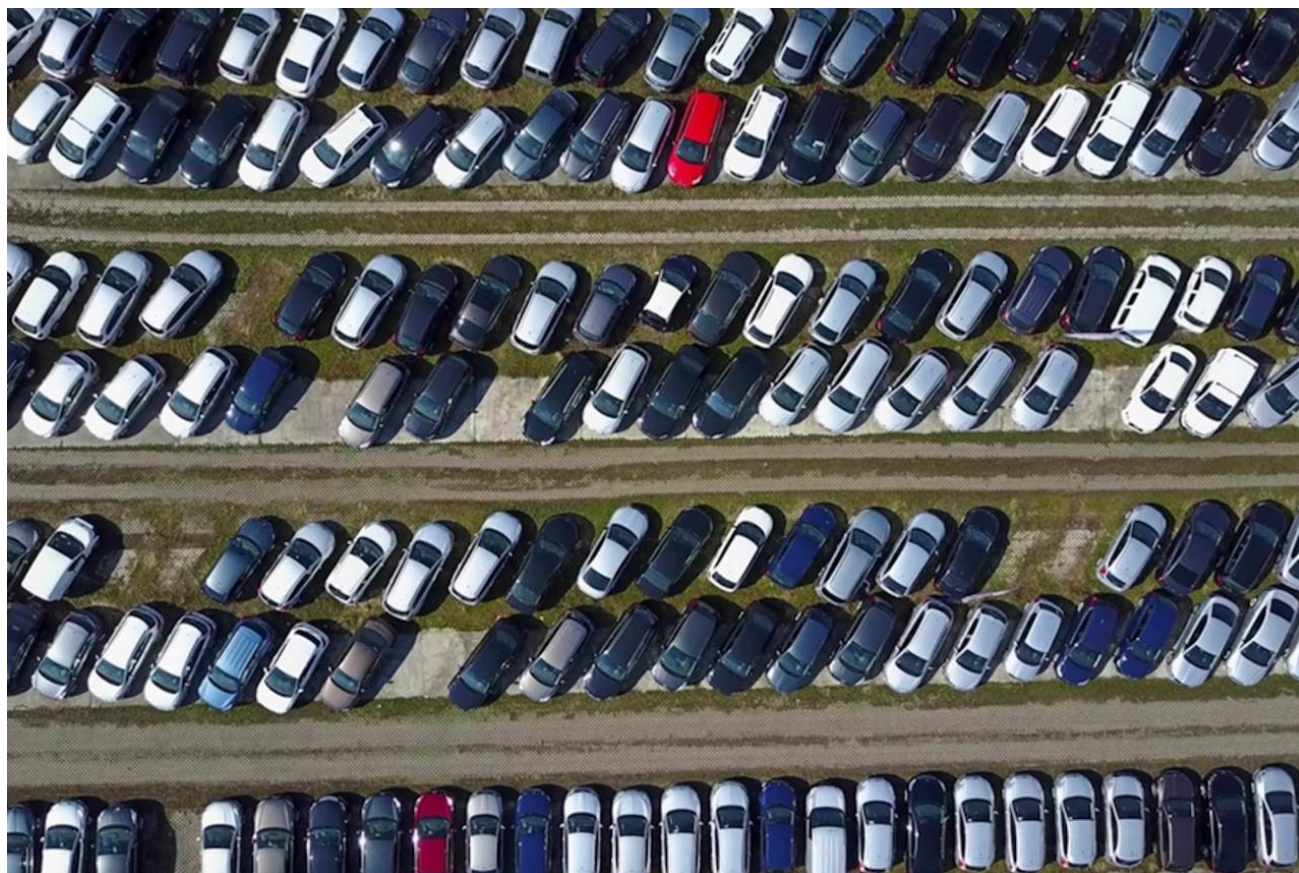
C'è la variabile pazza del fringe benefit delle auto aziendali.

La bozza della legge Bilancio 2025 – la celebre Manovra in fase di discussione in Parlamento – è una mazzata mortale all'auto aziendale in Italia per l'anno prossimo, che **si somma agli schiaffi da inflazione, costi stellari, polizze vertiginose**. Come fa il fisco a mordere? Nel mirino, il criterio di calcolo dei coefficienti del benefit sulle auto in uso promiscuo.

Situazione oggi e domani

Adesso, tutto si basa sulle emissioni di CO2. Domani, si muove in funzione della tipologia di alimentazione. Risultato: meno tassazione per le auto elettriche e per le plug-in hybrid. Ma più tasse per tutte le altre alimentazioni, che costituiscono oggi l'86,7% delle immatricolazioni auto aziendali (fonte Dataforce da gennaio a settembre 2024). In media, 1.600 euro all'anno, con un incremento del 67% (fonte **Aniasa**). Conseguenza: nel solo 2025 **-30% delle immatricolazioni di vetture a uso noleggio lungo termine** (circa 60.000 unità); e -20% degli acquisti da parte di società (15.000 unità), con stimabili minori entrate per l'erario e gli enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025. In quanto molte aziende potrebbero prolungare i

contratti in essere rinunciando alla sostituzione e salvandosi dal salasso, spiega Dataforce. Il fatto è che il nuovo sistema di calcolo varrà soltanto per le nuove immatricolazioni.



Cosa fa la Francia

Nel 2025, la Francia modulerà il sistema di tassazione sulla base della massa in ordine di marcia, penalizzando le auto più pesanti. Parliamo di una nazione piena di debiti col flop Macron: per cui, **i soldi servono**. Penalizzate le plug-in hybrid con massa superiore ai 1.800 kg. Potremmo imitare i transalpini. Anche noi necessitiamo di un sacco di quattrini.