

Indice Articoli ANIASA

19 Febbraio 2025

ANIASA

19/02/2025	SOLE 24 ORE	AUTO AZIENDALI	Pag. 3
19/02/2025	CORRIERE DELLO SPORT	AUTO AZIENDALI, LE NOVITÀ	Pag. 4
19/02/2025	TUTTOSPORT	AUTO AZIENDALI, LE NOVITÀ	Pag. 5
17/02/2025	ILMATTINO.IT	DL MILLEPROROGHE: CONFERMATA LA STRETTA SULL'AUTO AZIENDALE. ANIASA: "SCELTA IMMOTIVATA CHE PORTERÀ MINORI ENTRATE PER L'ERARIO"	Pag. 6
17/02/2025	ILMESSAGGERO.IT	DL MILLEPROROGHE: CONFERMATA LA STRETTA SULL'AUTO AZIENDALE. ANIASA: "SCELTA IMMOTIVATA CHE PORTERÀ MINORI ENTRATE PER L'ERARIO"	Pag. 8
17/02/2025	LEGGO.IT	DL MILLEPROROGHE: CONFERMATA LA STRETTA SULL'AUTO AZIENDALE. ANIASA: "SCELTA IMMOTIVATA CHE PORTERÀ MINORI ENTRATE PER L'ERARIO"	Pag. 10
18/02/2025	INFOMOTORI.COM	AUTO AZIENDALI: PREVISTI AUMENTI DI 1600 EURO ALL'ANNO	Pag. 12
18/02/2025	AUTOAPPASSIONATI.IT	AUTO AZIENDALI, LA STRETTA CHE FA DANNI A TUTTI	Pag. 17
18/02/2025	AUTOMOTO.IT	AUTO AZIENDALI SOTTO IL TORCHIO: PENALIZZATE DAL MILLEPROROGHE	Pag. 18
18/02/2025	MOTORIONLINE.COM	LA NUOVA STRETTA FISCALE SULLE AUTO AZIENDALI METTE A RISCHIO LA MOBILITÀ DELLE IMPRESE ITALIANE	Pag. 20
17/02/2025	REPUBBLICA.IT	ANIASA PROTESTA PER LA CONFERMA DELLA STRETTA SULLE AUTO AZIENDALI	Pag. 22
18/02/2025	SOLE24ORE.COM	AUTO AZIENDALI, CONFERMATA LA STRETTA. PER LA SALVAGUARDIA DEI CONTRATTI 2024 SI CERCA UN NUOVO PROVVEDIMENTO	Pag. 24
18/02/2025	VIRGILIO.IT	DECRETO MILLEPROROGHE, LA STRETTA SULLE AUTO AZIENDALI DIVIDE: "IMMOTIVATA"	Pag. 26
17/02/2025	MOTORS-ADDICT.IT	FRINGE BENEFIT - ANIASA: UN DANNO PER TUTTI	Pag. 28
18/02/2025	CORRIERENET.COM	DECRETO MILLEPROROGHE, LA STRETTA SULLE AUTO AZIENDALI DIVIDE: "IMMOTIVATA"	Pag. 29
17/02/2025	EUROBORSA.IT	DL MILLEPROROGHE, STRETTA SULLE AUTO AZIENDALI, ANIASA: "SCELTA IMMOTIVATA"	Pag. 31
17/02/2025	INSIDERTREND.IT	AUTOMOTIVE, POLITICA. DECRETO MILLEPROROGHE, CONFERMATA LA STRETTA SULL'AUTO AZIENDALE: PER ANIASA È UNA «SCELTA IMMOTIVATA»	Pag. 33

18/02/2025	INTERMEDIACHANNEL.IT	DL MILLEPROROGHE: CONFERMATA LA LIMITAZIONE SULLE AUTO AZIENDALI	Pag. 35
17/02/2025	ITALIAOGGI.IT	AUTO AZIENDALI, AVANTI TUTTA SENZA MODIFICHE - ITALIAOGGI.IT	Pag. 37
13/02/2025	MISSIONLINE.IT	AUTO AZIENDALI 2025, FRINGE BENEFIT CON VECCHIE ALIQUOTE SE IL CONTRATTO È DATATO ENTRO FINE 2024	Pag. 38
18/02/2025	BUSINESSONLINE.IT	AUTO AZIENDALI, NESSUNA MODIFICA TASSA IN MILLEPROROGHE. GLI EFFETTI NEGATIVI SU STIPENDI DIPENDENTI	Pag. 40
18/02/2025	VEHICLECUE.IT	TASSE AUTO TRIPPLICATE, SIGLATO L'ACCORDO DEL GOVERNO: BENZINA E DIESEL MEGLIO SE LE BUTTI MA ANCHE LE ELETTRICHE PIANGONO	Pag. 43
18/02/2025	MOTORIMAGAZINE.IT	NUOVE ALIQUOTE PER LE AUTO AZIENDALI: IMPATTI E PREOCCUPAZIONI	Pag. 45
17/02/2025	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	DL MILLEPROROGHE: CONFERMATA LA STRETTA SULL'AUTO AZIENDALE. ANIASA: "SCELTA IMMOTIVATA CHE PORTERÀ MINORI ENTRATE PER L'ERARIO"	Pag. 47
18/02/2025	NEXTMOTO.IT	STRETTA PER QUESTI VEICOLI, PUGNO DURO DAL GOVERNO: È UNA MAZZATA	Pag. 49
17/02/2025	QUALITYTRAVEL.IT	AUTO AZIENDALI, CON LA RIFORMA L'IMPONIBILE MEDIO SALIRÀ DI 1600 EURO L'ANNO	Pag. 52
18/02/2025	ASEFIBROKERS.COM	MILLEPROROGHE: CONFERMATA LA STRETTA SULL'AUTO AZIENDALE, ANIASA CRITICA LA MISURA	Pag. 55
17/02/2025	AUTOAZIENDALIMAGAZINE.IT	CONFERMATA LA STRETTA SULLE AUTO AZIENDALI, ANIASA: "SCELTA IMMOTIVATA"	Pag. 57
18/02/2025	CRONACHEDI.IT	FRINGE BENEFIT AUTO AZIENDALI: NUOVE ALIQUOTE A RISCHIO PER CONTRATTI IN ESSERE	Pag. 59
17/02/2025	HDMOTORI.IT	DL MILLEPROROGHE: STRETTA CONFERMATA SULLE AUTO AZIENDALI, ANIASA LANCIA LALLARME	Pag. 60



VIDEO ONLINE

Auto aziendali

Viano (Aniasa): ordini bloccati per le incertezze normative
di **Nicoletta Cottone**



Auto aziendali, le novità

LEGGE DI BILANCIO E GLI INTERVENTI SUI BENEFIT DEI DIPENDENTI

Nessun rinvio o modifica, la riforma dei fringe benefit relativi alle auto aziendali è pienamente operativa. La manovra di bilancio entrata in vigore a inizio anno, infatti, ha dato il via alla nuova disciplina che regola il regime fiscale per l'auto aziendale concessa a uso promiscuo ai dipendenti. Si passa così dal vecchio sistema con aliquote progressive basate sulle emissioni di CO₂, al nuovo calcolato sul tipo di alimentazione, che premia elettriche e plugin e vessa maggiormente benzina e Diesel. In pratica, fino al 31 dicembre 2024, più l'auto inquina,

più pagava. Il calcolo è basato su una percentuale sul costo chilometrico, stabilito da tabelle fatte dall'ACI e aggiornate ogni anno, moltiplicato per una percorrenza convenzionale di 15mila km. Fino a 60 g/km si applicava il 25% del costo chilometrico, tra 61 e 160 g/km il 30%, tra 161 e 190 il 50% e oltre i 190 g/km il 60%.

NOVITÀ. Da quest'anno non conta più il dato dell'emissione, ma il tipo di alimentazione. Un'auto elettrica è tassata al 10% del costo chilometrico, una plugin al 20%, benzina e Diesel (incluse le ibride non ricaricabili)

al 50%. Una stangata che comporterà quindi maggiori oneri contributivi per le aziende e buste paga più leggere per i lavoratori visto che le endotermiche sono le vetture aziendali più diffuse. A nulla sono valsi i tentativi di mitigare la riforma. Il Senato, infatti, ha bocciato nel decreto Milleproroghe sia l'emendamento che avrebbe rinviato tutto al 1° luglio, sia la clausola di salvaguardia per applicare la vecchia normativa alle auto ordinate nel 2024 e targate nel 2025. Il decreto passa ora alla Camera, ma visti i tempi stret-

ti per l'approvazione - deve essere convertito in legge entro il 25 febbraio - i deputati si limiteranno alla ratifica di quanto già approvato. Con l'entrata in vigore della norma, prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, l'associazione di categoria Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

mi.sa.

EDIPRESS

Auto aziendali, le novità

LEGGE DI BILANCIO E GLI INTERVENTI SUI BENEFIT DEI DIPENDENTI

Nessun rinvio o modifica, la riforma dei fringe benefit relativi alle auto aziendali è pienamente operativa. La manovra di bilancio entrata in vigore a inizio anno, infatti, ha dato il via alla nuova disciplina che regola il regime fiscale per l'auto aziendale concessa a uso promiscuo ai dipendenti. Si passa così dal vecchio sistema con aliquote progressive basate sulle emissioni di CO₂, al nuovo calcolato sul tipo di alimentazione, che premia elettriche e plugin e vessa maggiormente benzina e Diesel. In pratica, fino al 31 dicembre 2024, più l'auto inquina,

più pagava. Il calcolo è basato su una percentuale sul costo chilometrico, stabilito da tabelle fatte dall'ACI e aggiornate ogni anno, moltiplicato per una percorrenza convenzionale di 15mila km. Fino a 60 g/km si applicava il 25% del costo chilometrico, tra 61 e 160 g/km il 30%, tra 161 e 190 il 50% e oltre i 190 g/km il 60%.

NOVITÀ. Da quest'anno non conta più il dato dell'emissione, ma il tipo di alimentazione. Un'auto elettrica è tassata al 10% del costo chilometrico, una plugin al 20%, benzina e Diesel (incluse le ibride non ricaricabili)

al 50%. Una stangata che comporterà quindi maggiori oneri contributivi per le aziende e buste paga più leggere per i lavoratori visto che le endotermiche sono le vetture aziendali più diffuse. A nulla sono valsi i tentativi di mitigare la riforma. Il Senato, infatti, ha bocciato nel decreto Milleproroghe sia l'emendamento che avrebbe rinviato tutto al 1° luglio, sia la clausola di salvaguardia per applicare la vecchia normativa alle auto ordinate nel 2024 e targate nel 2025. Il decreto passa ora alla Camera, ma visti i tempi stret-

ti per l'approvazione - deve essere convertito in legge entro il 25 febbraio - i deputati si limiteranno alla ratifica di quanto già approvato. Con l'entrata in vigore della norma, prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, l'associazione di categoria Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

mi.sa.

EDIPRESS

DL Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale. **Aniasa**: “scelta immotivata che porterà minori entrate per l'Erario”



DL Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale. **Aniasa**: “scelta immotivata che porterà minori entrate per l'Erario”

La tanto temuta stretta fiscale sulle auto aziendali in fringe benefit non sarà rinviata. Il dibattito in Commissione Affari Costituzionali del Senato ha infatti escluso gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio. Si conferma quindi l'impianto della norma che aumenta il prelievo in busta paga dei dipendenti che hanno una vettura aziendale diesel o benzina.

ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità che aveva già a dicembre scorso espresso malumore per la misura, segnala ora come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una “salvaguardia” per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio.

L'Associazione evidenzia come ci sia ora il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe

benefit basata sulle tabelle Aci.

Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda. "Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025.

Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma", ha commentato Alberto Viano - Presidente **ANIASA**

"Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l'industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell'auto aziendale, da anni sollecitato invano all'attenzione del MEF", conclude Viano.

L'appello dell'Associazione è chiaro: il Governo non può non riaccordare la normativa in materia, mantenendo quindi invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 1° gennaio 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025.

Con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

DL Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale. **Aniasa**: "scelta immotivata che porterà minori entrate per l'Erario"



La tanto temuta stretta fiscale sulle auto aziendali in fringe benefit non sarà rinviata. Il dibattito in Commissione Affari Costituzionali del Senato ha infatti escluso gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio. Si conferma quindi l'impianto della norma che aumenta il prelievo in busta paga dei dipendenti che hanno una vettura aziendale diesel o benzina.

ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità che aveva già a dicembre scorso espresso malumore per la misura, segnala ora come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una "salvaguardia" per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio.

L'Associazione evidenzia come ci sia ora il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci.

Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda. "Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025.

Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma", ha commentato Alberto Viano - Presidente **ANIASA**

"Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l'industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell'auto aziendale, da anni sollecitato invano all'attenzione del MEF", conclude Viano.

L'appello dell'Associazione è chiaro: il Governo non può non raccordare la normativa in materia, mantenendo quindi invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 1° gennaio 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025.

Con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

DL Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale. **Aniasa**: “scelta immotivata che porterà minori entrate per l'Erario”



La tanto temuta stretta fiscale sulle auto aziendali in fringe benefit non sarà rinviata. Il dibattito in Commissione Affari Costituzionali del Senato ha infatti escluso gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio. Si conferma quindi l'impianto della norma che aumenta il prelievo in busta paga dei dipendenti che hanno una vettura aziendale diesel o benzina.

ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità che aveva già a dicembre scorso espresso malumore per la misura, segnala ora come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una "salvaguardia" per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio.

L'Associazione evidenzia come ci sia ora il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci.

Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda. "Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025.

Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma", ha commentato Alberto Viano - Presidente **ANIASA**

"Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l'industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell'auto aziendale, da anni sollecitato invano all'attenzione del MEF", conclude Viano.

L'appello dell'Associazione è chiaro: il Governo non può non raccordare la normativa in materia, mantenendo quindi invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 1° gennaio 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025.

Con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

Auto aziendali: previsti aumenti di 1600 euro all'anno



Il settore della **mobilità aziendale** in Italia sta attraversando una fase di **profonda trasformazione**. Le recenti modifiche normative introdotte con la **Legge di Bilancio 2025** hanno innescato una serie di cambiamenti importanti nel **trattamento fiscale delle auto aziendali**, generando preoccupazione tra imprese, lavoratori e operatori del settore automotive.

Il settore delle auto aziendali in Italia coinvolge oltre un milione di lavoratori e ha sempre giocato un **ruolo vitale** nel sostenere la mobilità delle imprese e il rinnovamento del parco auto nazionale. La nuova normativa, entrata in vigore il 1° gennaio 2025, modifica radicalmente il sistema di calcolo dei **fringe benefit**, con ripercussioni che si estendono ben oltre il solo ambito fiscale.

In un contesto economico già caratterizzato da sfide complesse per le imprese italiane, la stretta sulle auto aziendali rischia di aggravare ulteriormente il divario competitivo con altri paesi europei. Le aziende si trovano ora a dover riconsiderare le proprie strategie di mobilità mentre i lavoratori si preparano a fronteggiare un ulteriore aumento della tassazione in busta paga.

L'impatto di tale cambiamento si sta già manifestando nelle scelte delle aziende, con una tendenza crescente a prolungare i contratti esistenti anziché procedere con nuove immatricolazioni. Un fenomeno che potrebbe avere conseguenze di lungo termine sulla

qualità e sostenibilità del parco auto circolante nel nostro paese.

La svolta normativa

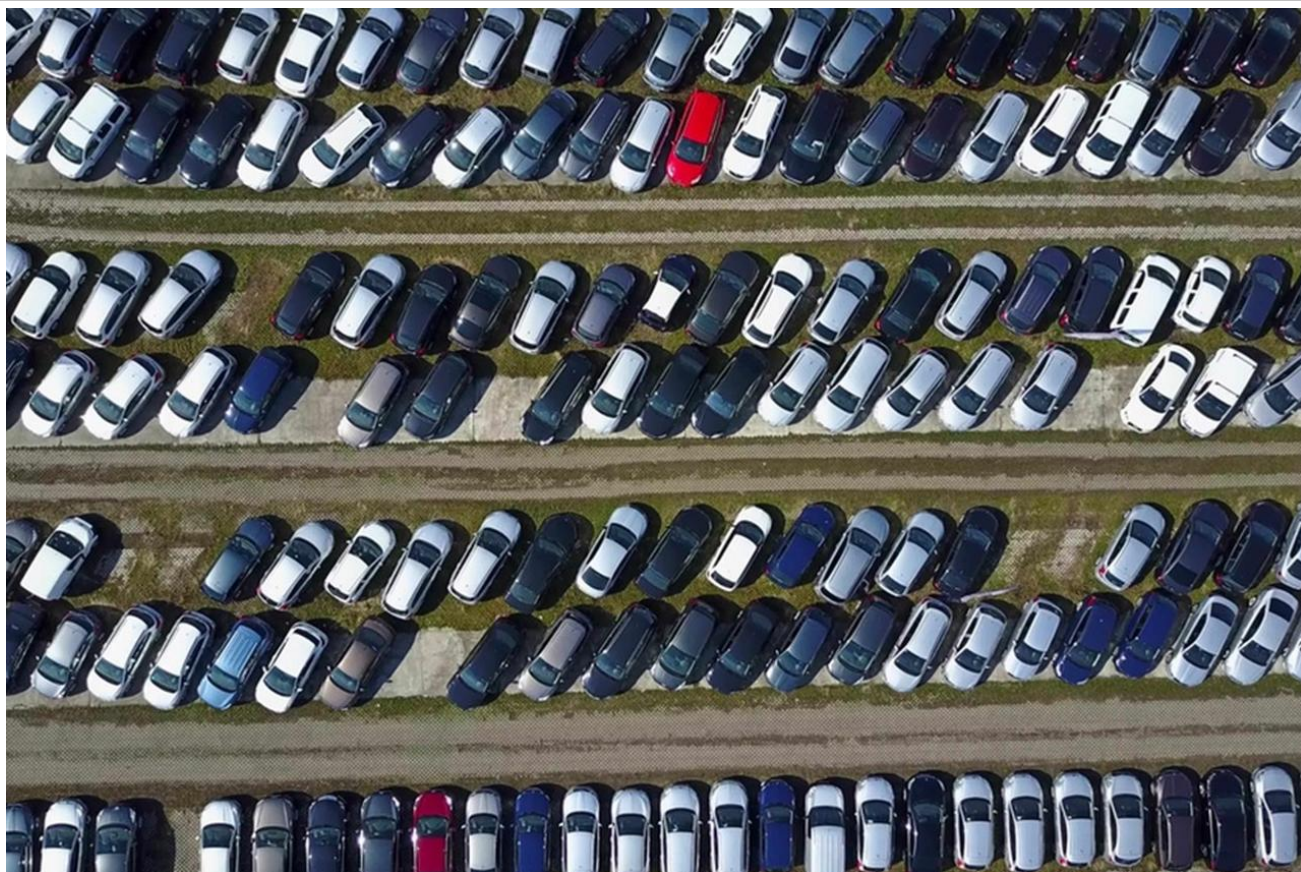
La recente decisione della **Commissione Affari Costituzionali del Senato** ha segnato un punto di svolta nel settore delle auto aziendali. Il rigetto degli emendamenti al **DL Milleproroghe** ha confermato l'entrata in vigore delle nuove disposizioni fiscali, senza alcuna forma di gradualità o periodo transitorio.

La modifica del **Testo unico delle imposte sui redditi (Tuir)** ha introdotto un **nuovo sistema di calcolo** per i fringe benefit delle auto aziendali. Un cambiamento che non si limita alle nuove assegnazioni, ma si estende potenzialmente anche ai veicoli già in uso. L'assenza di una specifica clausola di salvaguardia per le auto immatricolate prima del 1° gennaio 2025 ha creato una zona grigia normativa di particolare rilevanza.

Le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 si trovano ora in una **situazione paradossale**. Non potendo più beneficiare della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle ACI, rischiano di dover tornare al regime analitico del 1997. Un salto indietro di quasi 30 anni che comporta non solo maggiori complessità gestionali, ma anche un importante aumento degli imponibili fiscali.

Il precedente sistema, basato sulle tabelle ACI, garantiva chiarezza e semplicità nella determinazione del valore del benefit. Permetteva alle aziende di calcolare in modo forfettario il valore del benefit auto, offrendo un quadro chiaro sia per i datori di lavoro sia per i dipendenti. Il nuovo regime, al contrario, introduce elementi di incertezza e complessità che rischiano di generare confusione e difficoltà interpretative per tutti gli attori coinvolti.

La mancanza di un raccordo normativo tra il vecchio e il nuovo sistema sta creando incertezze operative che potrebbero portare al ritorno del **sistema del rimborso chilometrico**, considerato da molti operatori del settore come obsoleto e di difficile gestione. Una situazione che richiede un intervento chiarificatore urgente da parte del legislatore per evitare interpretazioni discordanti e contenziosi.



L'impatto economico

Le ripercussioni economiche della nuova normativa sulle auto aziendali si stanno manifestando con particolare intensità sul fronte dei costi per i dipendenti. Secondo le stime di **ANIASA**, il valore imponibile del benefit auto subirà un **incremento medio annuo di 1600 euro**, con un aumento percentuale del 67% rispetto al sistema precedente.

Il nuovo metodo di calcolo del valore imponibile incide in modo significativo sulle buste paga dei lavoratori. La maggiore base imponibile si traduce in un aumento della tassazione che grava direttamente sui dipendenti che utilizzano l'auto aziendale. Un aggravio fiscale che colpisce in modo particolare la classe media, principale utilizzatrice di vetture diesel o benzina per esigenze lavorative.

Per le aziende, il quadro si complica ulteriormente. Il nuovo regime comporta non solo maggiori oneri amministrativi legati alla gestione di un sistema più complesso, ma anche costi indiretti più alti. Le imprese si trovano nella necessità di rivedere le proprie politiche di benefit e di mobilità aziendale, con potenziali ripercussioni sui budget e sulla pianificazione finanziaria.

In risposta a tale scenario, le aziende stanno adottando diverse strategie di adattamento. Molte optano per il **prolungamento dei contratti esistenti**, evitando il rinnovo del parco auto per non incorrere nei maggiori costi previsti dalla nuova normativa. Altre stanno valutando alternative alla tradizionale auto aziendale, incluse soluzioni di mobilità più flessibili o l'incremento di altre forme di benefit.

Il settore automotive sta già registrando i primi segnali di tale impatto. Le previsioni indicano una contrazione delle nuove immatricolazioni per il 2025, con particolare riferimento al segmento delle auto aziendali. Il mercato del noleggio a lungo termine, che ha sempre costituito un pilastro fondamentale per il rinnovamento del parco auto nazionale, mostra segnali di rallentamento.

Gli operatori del settore prevedono una diminuzione delle nuove immatricolazioni destinate al noleggio a lungo termine, con conseguenze che si estendono all'intera filiera automotive. Un trend che potrebbe compromettere gli obiettivi di rinnovamento del parco circolante e di transizione verso una mobilità più sostenibile. L'impatto economico si estende così dal singolo dipendente all'intero sistema produttivo, creando un effetto domino che rischia di rallentare la ripresa del settore.

Gli effetti a catena

Nel contesto europeo, la nuova normativa italiana sulle auto aziendali accentua il divario competitivo già esistente tra le imprese nazionali e i loro competitor continentali. Le aziende italiane si trovano a operare con un carico fiscale sulla mobilità aziendale molto più elevato rispetto ad altri paesi europei, dove le politiche fiscali tendono a favorire il rinnovamento delle flotte aziendali e l'adozione di soluzioni di mobilità sostenibile.

Le conseguenze per l'erario appaiono paradossali. Nonostante l'inasprimento fiscale, le stime indicano **minori entrate per circa 125 milioni di euro nel 2025**. Un calo dovuto alla contrazione delle nuove immatricolazioni e alla conseguente riduzione del gettito fiscale legato all'acquisto e alla gestione delle auto aziendali. Un effetto che si estende anche agli enti locali, con ripercussioni sui bilanci territoriali.

Il rallentamento nel rinnovo del parco auto genera preoccupazioni sul fronte ambientale e della sicurezza stradale. La tendenza a mantenere più a lungo i veicoli in servizio rallenta il processo di sostituzione delle auto più inquinanti con modelli più recenti e meno impattanti sull'ambiente. L'intreccio di questi effetti crea un circolo vizioso che rischia di penalizzare non solo le singole imprese e i lavoratori, ma **l'intero sistema economico italiano**.

Le possibili soluzioni

ANIASA ha avanzato delle proposte concrete per affrontare le criticità emerse dalla nuova normativa sulle auto aziendali. L'associazione sollecita un intervento immediato del **Governo** per rivedere l'impianto normativo, con particolare attenzione alla necessità di una clausola di salvaguardia per le auto immatricolate prima del 2025.

Gli interventi necessari si articolano su più livelli. In primo luogo, occorre un chiarimento normativo urgente per evitare il ritorno al sistema del rimborso chilometrico del 1997. È fondamentale, inoltre, un coordinamento complessivo della fiscalità dell'auto aziendale, tema più volte sollecitato all'attenzione del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Le prospettive future del settore dipendono in larga misura dalla capacità di trovare un equilibrio tra le esigenze di gettito fiscale e la necessità di mantenere competitivo il sistema delle imprese italiane.

Sul fronte degli sviluppi normativi, si profila la necessità di un intervento organico che superi la logica degli interventi emergenziali. Una riforma complessiva del sistema fiscale legato alla mobilità aziendale potrebbe includere meccanismi premianti per le scelte sostenibili, salvaguardando al contempo la competitività delle imprese italiane.

L'orientamento dovrebbe essere verso un quadro normativo stabile e prevedibile, che permetta alle aziende di pianificare gli investimenti nel lungo periodo e ai lavoratori di avere certezze sui costi associati all'uso dell'auto aziendale.

La **soluzione ottimale** dovrebbe contemplare un periodo transitorio che consenta un adeguamento graduale al nuovo regime, evitando shock improvvisi per il mercato e per gli utilizzatori. Un approccio che tenga conto delle esigenze di tutti gli attori coinvolti: imprese, lavoratori, settore automotive ed erario.



Auto aziendali, la stretta che fa danni a tutti



In un Paese che fa di tutto per mettere **il bastone tra le ruote a chi lavora**, non poteva mancare la **stretta sulle auto aziendali**. Il Governo, con la grazia di un parcheggiatore distratto, ha deciso che chi usa l'auto per lavorare deve pagarla più cara. Il **fringe benefit** sulle vetture aziendali sale, la tassazione pure, e chi pensava di cambiare macchina farebbe meglio a rispolverare la bici del nonno.

Il bello è che **la misura non danneggia solo i lavoratori**, ma anche le imprese (che già arrancano dietro ai competitor europei), l'industria dell'auto (meno immatricolazioni, meno investimenti) e perfino l'Erario, che si ritroverà con 125 milioni in meno in cassa. Un **capolavoro di autolesionismo**, degno di un manuale di cattiva amministrazione. E non è neanche la prima volta.

Ricordate il **superbollo sulle auto potenti**? Avrebbe dovuto riempire le casse dello Stato, ma ha ottenuto l'effetto opposto: gli italiani hanno smesso di comprare auto di lusso, le hanno targate all'estero o le hanno svendute, e il gettito fiscale è crollato. Ora rischiamo di assistere allo stesso spettacolo: meno auto aziendali nuove, meno entrate per lo Stato, più incertezze per chi lavora.

Nel frattempo, mentre il Governo ignora gli **allarmi di ANIASA**, le aziende si organizzano: i contratti di noleggio si allungano, le auto nuove restano invendute, e i dipendenti con busta paga zavorrata iniziano a fare i conti con l'idea di una vecchia auto come unico benefit. Magari a pedali come i Flintstones, così risparmiamo pure sulla benzina.

Auto aziendali sotto il torchio: penalizzate dal Milleproroghe



Le nuove misure fiscali colpiscono lavoratori e rallentano il rinnovo delle flotte, con impatti negativi sulla mobilità delle imprese, l'industria automotive e l'Erario.

18 febbraio 2025

La **Commissione Affari Costituzionale del Senato** ha bocciato gli emendamenti alla Legge di Bilancio che avrebbero ridotto il carico fiscale sulle auto aziendali, provocando la protesta di **ANIASA**, l'Associazione Confindustria che rappresenta il settore mobilità.

Dal **1° Gennaio 2025**, le nuove regole fiscali aumentano il valore tassabile dei benefit auto di circa 1.600 euro annui (+67%). Il risultato? Buste paga più leggere soprattutto per i lavoratori della classe media, principali utilizzatori delle vetture aziendali.

La situazione peggiora per l'assenza di una clausola di salvaguardia per i veicoli immatricolati prima del 2025. Chi ha ricevuto un'auto aziendale lo scorso anno rischia di perdere le precedenti **agevolazioni fiscali**, con un possibile ritorno al sistema di rimborso chilometrico del 1997.

Le aziende stanno già correndo ai ripari: molte preferiscono prolungare i contratti esistenti anziché rinnovare le flotte. Questo frena le nuove immatricolazioni e **rallenta** la transizione verso i **veicoli più ecologici**. Secondo **ANIASA**, nel 2025 si prevede un calo significativo degli

acquisti e dei noleggi aziendali, con minori entrate fiscali stimate in oltre **125 milioni di euro**.

"Questa decisione danneggia un milione di lavoratori e penalizza l'industria automotive", ha dichiarato **Alberto Viano**, Presidente di **ANIASA**, chiedendo un intervento urgente del Governo.

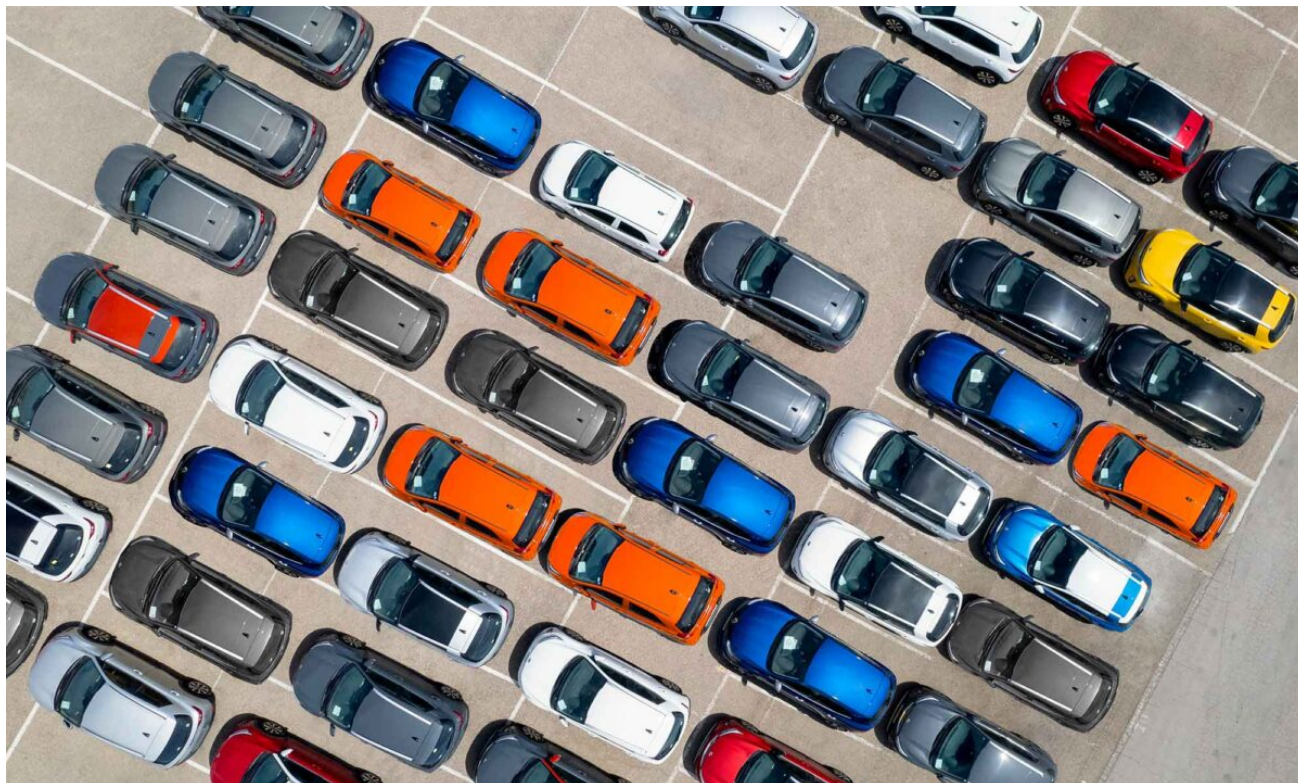
Naviga su Automoto.it senza pubblicità

1 euro al mese

Caricamento commenti...

La nuova stretta fiscale sulle auto aziendali mette a rischio la mobilità delle imprese italiane

A essere maggiormente colpiti sarebbero i lavoratori della classe media



“Una decisione priva di una reale motivazione che rischia di ostacolare la mobilità delle imprese italiane, già gravate da un’elevata pressione fiscale rispetto ai concorrenti europei”. È questa la **posizione di ANIASA**, l’Associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità all’interno di Confindustria, riguardo alla scelta della Commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che miravano a mitigare l’impatto della nuova stretta fiscale sulle auto aziendali in fringe benefit, introdotta con l’ultima Legge di Bilancio.

L’Associazione evidenzia in particolare la bocciatura immotivata di un emendamento che avrebbe garantito una salvaguardia per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre al rifiuto di una proroga della misura a luglio 2025. Il rischio concreto è che la normativa precedente, abrogata con l’entrata in vigore del nuovo regime il 1° gennaio 2024, non possa più essere applicata ai veicoli assegnati e immatricolati fino alla fine del 2024. Questa lacuna normativa deriva dall’intervento sul Testo Unico delle Imposte sui Redditi (TUIR) senza la previsione di una clausola di salvaguardia per il regime fiscale pregresso. Di conseguenza, i veicoli consegnati entro il 31 dicembre 2024 non potrebbero più usufruire nel 2025 del metodo forfettario basato sulle tabelle ACI, con il rischio di un ritorno alla meno trasparente

disciplina analitica del 1997.

Gravi ripercussioni

Le implicazioni fiscali sarebbero pesanti: **ANIASA** stima **un aumento medio di 1.600 euro annui del valore imponibile del fringe benefit auto (+67%)**, traducendosi in una maggiore tassazione sulla busta paga dei dipendenti. **A essere maggiormente colpiti sarebbero i lavoratori della classe media**, tradizionalmente utilizzatori di vetture con motorizzazioni benzina e diesel.

Secondo il presidente di **ANIASA**, Alberto Viano, **il Governo deve intervenire rapidamente per correggere questa normativa**, che nel 2025 porterà a una contrazione delle immatricolazioni di auto aziendali, con una perdita stimata di 125 milioni di euro per l'Erario e gli Enti Locali. Già nelle prime settimane dell'anno, **molte imprese stanno preferendo estendere i contratti di noleggio piuttosto che rinnovarli**, nel tentativo di evitare i forti aumenti previsti.

“Ignorare l'impatto di questa misura significa penalizzare un milione di lavoratori, frenare la transizione ecologica del parco circolante e aggravare la crisi dell'industria automotive. Serve con urgenza un intervento legislativo coordinato sulla fiscalità dell'auto aziendale”, conclude Viano.

Aniasa protesta per la conferma della stretta sulle auto aziendali



Secondo l'associazione del settore del noleggio veicoli, il nuovo trattamento fiscale delle auto aziendali in fringe benefit danneggerà le imprese, l'industria automotive e porterà a minori entrate per il Fisco nell'ordine di 125 milioni di euro nel 2025

La **commissione Affari costituzionali del Senato** ha respinto gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della **stretta sulle auto aziendali in fringe benefit** prevista nell'ultima **Legge di Bilancio** e la reazione di **Aniasa** non si è fatta attendere. Secondo l'associazione che rappresenta il settore del noleggio si tratta di "una scelta immotivata che finisce per danneggiare la **mobilità delle nostre imprese** (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l'**industria automotive** per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il **rinnovo del parco circolante** e l'**Erario** (che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno)".

L'associazione guidata da **Alberto Viano** segnala come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una "salvaguardia" per le vetture immatricolate prima del 1 gennaio 2025, oltre a quello che proponeva uno slittamento della norma al prossimo luglio. Secondo **Aniasa** c'è infatti il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1 gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) **senza prevedere una**

specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci. Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo **aumento degli imponibili fiscali** e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda.

“Confidiamo in un rapido intervento del governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa **contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine** e di acquisti da parte di società, con stimabili **minori entrate per l'Erario e gli enti locali pari a 125 milioni di euro nel 2025** - afferma Alberto Viano, presidente di **Aniasa** - Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma”.

Il numero uno di **Aniasa** invita così il governo di raccordare la normativa in materia, mantenendo invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 1 gennaio 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla legge di Bilancio 2025.

Con l'entrata in vigore della norma, 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%)**, con conseguente significativa **maggiore tassazione in busta paga per il dipendente**. A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

“Tutto questo avviene in evidente assenza di considerazione da parte del governo per le buste paga di un milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l'industria automotive, già in forte sofferenza - conclude Viano - Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell'auto aziendale, da anni sollecitato invano all'attenzione del ministero dell'Economia e delle finanze”, conclude Viano.

Auto aziendali, confermata la stretta. Per la salvaguardia dei contratti 2024 si cerca un nuovo provvedimento



«Una scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario (che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno)». Così l'**Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, commenta la scelta della commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima legge di Bilancio.

Non solo. Nella chiusura dei lavori in commissione i senatori della maggioranza hanno di fatto bloccato anche la cosiddetta "clausola di salvaguardia" con la quale il governo aveva deciso, trovando gli 8 milioni di copertura richiesti dalla Ragioneria, di escludere dalla stretta sui costi chilometrici in vigore nel 2025 i veicoli ordinati nel 2024 ma consegnati ai dipendenti nel corso di quest'anno. Clausola di salvaguardia che il governo sembrerebbe comunque intenzionato, comunque, a riproporre in un nuovo provvedimento d'urgenza appena se ne presenterà l'occasione.

La scelta del Parlamento resta comunque immotivata secondo l'Associazione e che potrebbe creare anche più di una complicazione nell'attribuzione del fringe benefit ai dipendenti. C'è infatti il rischio che la precedente regolamentazione, scrive l'**Aniasa** in una nota, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate

e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci. Un passo indietro al regime analitico del 1997. Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda.

Senza chiarimenti del governo, spiega ancora l'Associazione si tornerebbe al vetusto ed oscuro sistema del rimborso chilometrico. Per altro con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente. A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina. Anche per questo Alberto Viano Presidente **Aniasa**, confida << in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025».

Decreto Milleproroghe, la stretta sulle auto aziendali divide: “Immotivata”



Il no agli emendamenti nel decreto Milleproroghe contro la **stretta alle auto aziendali in fringe benefit** nell'ultima legge di Bilancio divide tutti, con una Manovra che a due mesi dalla sua approvazione è ancora tanto discussa. A pagarne le conseguenze sono principalmente i **dipendenti** della classe media che, nonostante l'immatricolazione della vettura aziendale sia del dicembre 2024, si troverà costretto a pagare una **tassazione maggiore in busta paga**. E l'**Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, non ci sta e promette battaglia.

Auto aziendali “al bando”

La decisione della Commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista in Manovra ha scatenato il **caos**. Una scelta che penalizza, e non poco, i dipendenti che fanno affidamento sulle vetture aziendali per spostarsi per lavoro (o le hanno previste per contratto), portando di fatto a una maggiore tassazione in busta paga.

Neanche il possibile cavillo dell'immatricolazione al 31 dicembre 2024 salva i lavoratori, perché anche quelle vetture non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci.

La traduzione? Purtroppo è ovvia, con un **aumento** non di poco conto degli **imponibili fiscali** e

della **tassazione** per i **lavoratori**. Tutto ciò nonostante i mezzi siano stati già concessi, anche in passato, dall'azienda. In poche parole, con l'entrata in vigore della norma prevista nella nuova legge di Bilancio, è previsto un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di **1.600 euro, ovvero il 67% in più** che comporterà una tassazione maggiore in busta paga per i dipendenti.

Una mazzata, soprattutto per i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture aziendali con motore endotermico. Ma anche per le aziende, perché col nuovo regime ci saranno sia maggiori oneri amministrativi legati alla gestione del sistema più complesso, sia costi indiretti più alti, con le imprese che dovranno per forza rivedere la propria politica di benefit al dipendente e di mobilità aziendale. Manovre che si andranno a ripercuotere su budget e pianificazione finanziaria delle società che al 31 dicembre 2024 avevano già "programmato" il 2025.

L'**Aniasa** non ci sta

Insomma, una situazione paradossale che rende tanti scontenti. E l'**Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, **alza la voce**. Tramite il suo presidente Alberto Viano, infatti, l'associazione ha fatto sapere che il no agli emendamenti nel **decreto Milleproroghe** contro la stretta alle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Manovra è una "scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese".

Viano ha sottolineato che si tratta di uno sgambetto anche per "l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni" in un momento in cui il mercato auto in Italia è tutt'altro che roseo. E le società clienti, viene segnalato dalle aziende all'associazione, si stanno muovendo già per **prolungare i contratti in essere** anziché rinnovarli, per provare a sfuggire agli aumenti previsti dalla nuova norma.

Ma l'**Aniasa** non ci sta e lo ha fatto capire chiaramente al governo Meloni: "Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025".

Fringe benefit - Aniasa: un danno per tutti

L'**Aniasa**, l'associazione che riunisce le società di noleggio e nuova mobilità operanti in Italia, ha diffuso una nota nella quale reagisce alla cancellazione dal decreto Milleproroghe degli **emendamenti** che prevedevano il rinvio dell'entrata in vigore della norma che cambia il criterio di tassazione delle **auto aziendali** concesse in uso promiscuo ai dipendenti, inserita nell'ultima Legge di Bilancio, e la salvaguardia per le vetture immatricolate fino al 31 dicembre. Una scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario (che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno), è il commento dell'organizzazione sulla scelta della commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere o far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit.

Un rischio in più. L'**Aniasa** sottolinea in particolare l'immotivato respingimento dell'emendamento che prevedeva una clausola di salvaguardia per le vetture immatricolate prima del 1 gennaio 2025, e di quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio. L'organizzazione evoca inoltre il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore l'1 gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Il motivo, come spiegato dal **nostro articolo** di giovedì 13 febbraio, è che l'intervento sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso, possa nel 2025 far perdere alle vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 la determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci. Un passo indietro al regime analitico del 1997, sostiene ancora il comunicato dell'**Aniasa**, e un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda. Per questo, sostiene l'associazione, il governo deve intervenire per mantenere invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025. Alberto Viano, presidente dell'**Aniasa**, rivela infine che gran parte delle aziende, già in questo primo scorcio dell'anno, segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma, a causa della mancata considerazione, da parte del governo, per le buste paga di 1 milione di contribuenti, per la transizione ecologica del nostro parco circolante e per l'industria automotive, già in forte sofferenza.

Decreto Milleproroghe, la stretta sulle auto aziendali divide: “Immotivata”



Il no agli emendamenti nel decreto Milleproroghe contro la **stretta alle auto aziendali in fringe benefit** nell'ultima legge di Bilancio divide tutti, con una Manovra che a due mesi dalla sua approvazione è ancora tanto discussa. A pagarne le conseguenze sono principalmente i **dipendenti** della classe media che, nonostante l'immatricolazione della vettura aziendale sia del dicembre 2024, si troverà costretto a pagare una **tassazione maggiore in busta paga**. E l'**Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, non ci sta e promette battaglia.

Auto aziendali “al bando”

La decisione della Commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista in Manovra ha scatenato il **caos**. Una scelta che penalizza, e non poco, i dipendenti che fanno affidamento sulle vetture aziendali per spostarsi per lavoro (o le hanno previste per contratto), portando di fatto a una maggiore tassazione in busta paga.

Neanche il possibile cavillo dell'immatricolazione al 31 dicembre 2024 salva i lavoratori, perché anche quelle vetture non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci.

La traduzione? Purtroppo è ovvia, con un **aumento** non di poco conto degli **imponibili fiscali** e

della **tassazione** per i **lavoratori**. Tutto ciò nonostante i mezzi siano stati già concessi, anche in passato, dall'azienda. In poche parole, con l'entrata in vigore della norma prevista nella nuova legge di Bilancio, è previsto un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di **1.600 euro, ovvero il 67% in più** che comporterà una tassazione maggiore in busta paga per i dipendenti.

Una mazzata, soprattutto per i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture aziendali con motore endotermico. Ma anche per le aziende, perché col nuovo regime ci saranno sia maggiori oneri amministrativi legati alla gestione del sistema più complesso, sia costi indiretti più alti, con le imprese che dovranno per forza rivedere la propria politica di benefit al dipendente e di mobilità aziendale. Manovre che si andranno a ripercuotere su budget e pianificazione finanziaria delle società che al 31 dicembre 2024 avevano già "programmato" il 2025.

L'**Aniasa** non ci sta

Insomma, una situazione paradossale che rende tanti scontenti. E l'**Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, **alza la voce**. Tramite il suo presidente Alberto Viano, infatti, l'associazione ha fatto sapere che il no agli emendamenti nel **decreto Milleproroghe** contro la stretta alle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Manovra è una "scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese".

Viano ha sottolineato che si tratta di uno sgambetto anche per "l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni" in un momento in cui il mercato auto in Italia è tutt'altro che roseo. E le società clienti, viene segnalato dalle aziende all'associazione, si stanno muovendo già per **prolungare i contratti in essere** anziché rinnovarli, per provare a sfuggire agli aumenti previsti dalla nuova norma.

Ma l'**Aniasa** non ci sta e lo ha fatto capire chiaramente al governo Meloni: "Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025".

Navigazione articoli

DL Milleproroghe, stretta sulle auto aziendali, ANIASA: “Scelta immotivata”

La scelta della Commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio ha determinato lo sconcerto di **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha commentato con queste parole: “Una scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese, già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei, l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario, che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno”.

DL Milleproroghe, stretta sulle auto aziendali, ANIASA: “Scelta immotivata”

Alberto Viano, presidente di **Aniasa** (in foto), ha aggiunto: “Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025. Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma”.

In particolare, l'Associazione segnala il respingimento immotivato dell'emendamento che prevedeva una salvaguardia per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025 e di quello che proponeva lo slittamento della norma al prossimo luglio. La regolamentazione precedente, sostituita da quella in vigore dal 1° gennaio, potrebbe non essere più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024.

L'intervento sul Tuir, Testo unico delle imposte sui redditi, non ha previsto una clausola di salvaguardia per il pregresso, impedendo alle vetture consegnate entro il 2024 di beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del fringe benefit basata sulle tabelle Aci, con un ritorno al regime analitico del 1997. Ciò comporterebbe un significativo aumento degli imponibili fiscali e della tassazione per i soggetti coinvolti, pur trattandosi di veicoli già concessi in uso dall'azienda.

Il Governo deve raccordare la normativa, mantenendo invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 1° gennaio 2025, come indirettamente suggerito dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025. Serve una conferma esplicita del legislatore per evitare incertezze e il ritorno al sistema del rimborso chilometrico.

Con l'entrata in vigore della norma, considerando i veicoli aziendali più noleggiati, **Aniasa**

stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto di 1.600 € (+67%), con conseguente maggiore tassazione in busta paga per il dipendente. I più penalizzati saranno i dipendenti della classe media, principali utilizzatori di vetture diesel o benzina: “Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti che subiranno una contrazione - sottolinea Viano - per la transizione ecologica del nostro parco circolante, minori nuove auto in circolazione e per l’industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell’auto aziendale, da anni sollecitato invano all’attenzione del MEF”.

AUTOMOTIVE, politica. Decreto milleproroghe, confermata la stretta sull'auto aziendale: per Aniasa è una «scelta immotivata»

Roma, 17 febbraio 2025 - «Una scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese, già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei, l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario, che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno». Questo il commento critico espresso dall'**Aniasa** (associazione che in Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità) rispetto alla scelta della Commissione Affari costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in *fringe benefit* prevista nell'ultima Legge di Bilancio.

Aniasa segnala inoltre come sia stato, in particolare, «immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una *salvaguardia* per le vetture immatricolate prima del 1 gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio». Al riguardo viene sottolineato il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il nel gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Testo unico delle imposte sui redditi (Tuir) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del *fringe benefit* basata sulle tabelle Aci, «un passo indietro rispetto al regime analitico del 1997».

Ciò comporterebbe – prosegue la nota di **Aniasa** –, in molti casi un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda. «Il Governo non può non raccordare la normativa in materia, mantenendo quindi invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 1 gennaio 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025. Serve, subito, una conferma esplicita da parte del legislatore, evitando quelle incertezze che porterebbero al ritorno al vetusto ed oscuro sistema del rimborso chilometrico». Con l'entrata in vigore della norma, prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, **Aniasa** stima un incremento annuo medio del valore imponibile del benefit pari a 1.600 euro (+67%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

«A venire maggiormente penalizzati – si afferma – saranno soprattutto i dipendenti della classe media, che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina. Confidiamo dunque in un rapido intervento del Governo nel senso di una revisione di una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di

società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti locali nell'ordine dei 125 milioni di euro». Commenta al riguardo Alberto Viano (presidente di **Aniasa**) che «gran parte delle aziende, già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma. Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di un milione di contribuenti, che subiranno una contrazione, per la transizione ecologica del nostro parco circolante, dato il minore numero di nuove auto in circolazione, e per l'industria automotive che è già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell'auto aziendale, da anni sollecitato invano all'attenzione del Ministero dell'Economia e delle Finanze».

DL Milleproroghe: confermata la limitazione sulle auto aziendali

ANIASA critica la decisione, avvertendo danni alla mobilità aziendale, all'industria automotive e alle entrate fiscali



ANIASA, l'Associazione dei servizi di mobilità di Confindustria, esprime preoccupazione per la confermata stretta fiscale sulle auto aziendali, prevista dalla Legge di Bilancio 2025. Secondo l'associazione, la decisione della Commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere gli emendamenti volti a mitigare gli effetti della norma è *“una scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario, che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno”*.

L'associazione segnala come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una “salvaguardia” per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio.

C'è infatti il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci. Un passo indietro al regime analitico del 1997.

Con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente. A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

“Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025”, afferma Viano, che spiega come gran parte delle

aziende stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma. *“Tutto questo – conclude Viano – in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l’industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell’auto aziendale, da anni sollecitato invano all’attenzione del MEF”.*

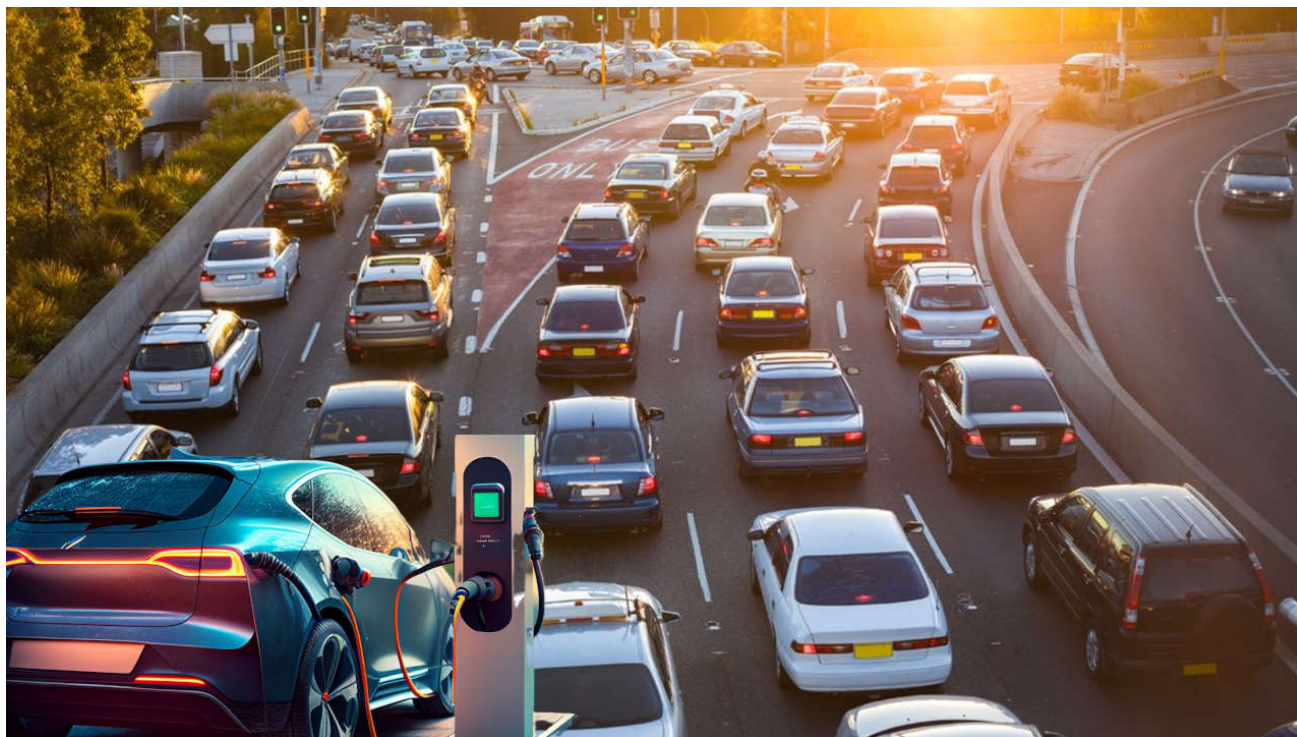
Auto aziendali, avanti tutta senza modifiche - ItaliaOggi.it



I dubbi sul fringe benefit per le autovetture assegnate ad uso promiscuo ai dipendenti dovranno essere risolti in via interpretativa, in parte riutilizzando i chiarimenti forniti con la ris. 46/2020. Sfumata anche l'ipotesi del rinvio, restano gli effetti "indesiderati" della nuova disciplina. La conversione in legge del decreto Milleproroghe (d.l. n. 202/2024) sembrava un'opportunità per mitigare...

ANIASA

Auto aziendali 2025, Fringe benefit con vecchie aliquote se il contratto è datato entro fine 2024



Salve dalla nuova tassazione le auto nuove, aziendali termiche, benzina, diesel, gas anche ibride (ma senza spina) purché messe a contratto entro fine 2024



Alla fine il Decreto **Milleproroghe 2025**, come anticipato su queste pagine, arriva e salva solo in parte, gli amanti delle auto senza spina, termiche benzina, diesel o gas, che sono assegnate in uso promiscuo come auto aziendali 2025.

La nuova tassazione a netto favore di Bev e Phev, con fringe benefit nettamente meno tassati sulle Tabelle ACI 2025 come riportate da Missionline.it (varie le colonne con le diverse percentuali, per un medesimo modello) è infatti da applicarsi solo in certi casi e non in altri.

Dei vari emendamenti, in “aiuto” al settore delle auto aziendali e di cui si è già argomentato, la maggior parte sembra non passare l’approvazione dell’aula in Senato.

Milleproroghe e correzione aliquote fringe benefit auto aziendali 2025

Daremo qui gli aggiornamenti man mano che a Roma sono validate le operazioni politiche, ma

al momento vale con certezza, ancora, la data del contratto, tra dipendente e azienda, per la concessione dell'auto in uso promiscuo.

In sostanza se il contratto è firmato entro il 31 dicembre 2024, si applicano le vecchie regole, anche qualora l'immatricolazione e la consegna avvenga nel 2025. Quindi non secondo la motorizzazione ma, ancora, per valori emissioni dichiarate.

AGGIORNAMENTI

Diverso il discorso, auspicato ma ancora in via di definizione, di correggere l'applicazione delle nuove norme fringe benefit andando a concedere ancora le vecchie aliquote per modelli consegnati quest'anno da nuovo contratto 2025 ma, non di prima immatricolazione nel nuovo anno, salvando quindi dal maggiore onere fiscale auto a benzina, diesel o gas, anche ibride ma senza spina, che sono già state immatricolate entro fine 2024 pur se sono "nuove" per il dipendente.

Non sembrano aver trovato conferma le ipotesi di totale rinvio della nuova tassazione auto aziendali 2025 solo per il secondo semestre.

Al tutto si somma la recente interpretazione della Ag. Entrate per la tassazione dei rimborsi per chi ricarica auto elettriche o plugin, aziendali, a casa.

ANIASA

Auto aziendali, nessuna modifica tassa in Milleproroghe. Gli effetti negativi su stipendi dipendenti



La novità della riforma il criterio di calcolo del fringe benefit, che non si basa più sulle emissioni di CO2, ma sul tipo di alimentazione del veicolo.

Il rinvio della riforma sul **fringe benefit** per le **auto aziendali** non si è concretizzato. Il **Senato ha bocciato tutte le proposte di modifica**, e lasciato invariata la normativa entrata in vigore il **primo gennaio 2025**. La decisione ha deluso **aziende, dipendenti e associazioni di categoria**, che speravano in una proroga o in una clausola di salvaguardia per mitigare gli effetti fiscali della nuova disciplina. La mancata modifica avrà un impatto sulle buste paga dei lavoratori, aumentando il carico fiscale e contributivo per coloro che beneficiano di un'auto aziendale in uso promiscuo. Le imprese dovranno far fronte a un maggiore esborso finanziario, rischiando di rivedere le proprie politiche di assegnazione dei veicoli. Ecco i dettagli:

Guarda il video **Nuova tassa auto aziendale 2025 confermata, senza nessuna modifica in Milleproroghe**

- Cosa prevede la nuova disciplina sul fringe benefit delle auto aziendali
- L'impatto sulle buste paga e sulle imprese

Cosa prevede la nuova disciplina sul fringe benefit delle auto aziendali

La novità della riforma è il **criterio di calcolo del fringe benefit**, che non si basa più sulle **emissioni di CO2**, ma sul **tipo di alimentazione del veicolo**. Il valore del compenso in natura derivante dall'uso di un'auto aziendale sarà determinato applicando percentuali diverse a seconda della motorizzazione.

Per le **auto elettriche** il fringe benefit è pari al **10%** del costo chilometrico annuo determinato dalle **tabelle Aci**. Per le **auto ibride plug-in** l'imponibile fiscale viene calcolato con una percentuale del **20%**. Per le **auto a benzina, diesel o Gpl**, la tassazione sale fino al **50%**, rendendo questi veicoli **molto più penalizzati** rispetto alle alternative più ecologiche.

L'obiettivo della riforma è chiaro: incentivare l'adozione di veicoli a **basse emissioni** e rendere più onerosa la scelta di un'auto con motore tradizionale. Le conseguenze economiche per i dipendenti e le aziende rischiano di essere **molto pesanti**, soprattutto in un contesto in cui la transizione all'elettrico è ancora costosa e poco accessibile a tutti.

L'impatto sulle buste paga e sulle imprese

La mancata proroga della riforma avrà **effetti immediati sugli stipendi netti dei dipendenti**, che vedranno aumentare il **reddito imponibile** e, di conseguenza, l'**Irpef** e i **contributi previdenziali** dovuti. Per chi utilizza un'auto **diesel o benzina** come benefit aziendale, il valore imponibile può **quasi raddoppiare**, comportando una riduzione della retribuzione netta disponibile a fine mese.

Le aziende, dal canto loro, dovranno affrontare un **aumento del costo del lavoro**, poiché la maggiore tassazione sul fringe benefit comporta anche un **incremento degli oneri contributivi**. Questo potrebbe portare molte imprese a **rivedere le proprie strategie di assegnazione delle auto aziendali** e ridurre il numero di veicoli concessi ai dipendenti.

Un altro aspetto critico è l'assenza di una **clausola di salvaguardia** per le auto ordinate nel 2024 ma immatricolate nel 2025. In teoria, queste vetture dovrebbero continuare a beneficiare del vecchio regime fiscale, ma la normativa attuale non fornisce alcuna certezza in tal senso. Senza un intervento da parte del legislatore possono verificarsi disparità di trattamento tra lavoratori con lo stesso veicolo, a seconda della data di immatricolazione.

L'**Aniasa**, l'associazione che rappresenta le aziende di noleggio a lungo termine e servizi di mobilità, ha espresso preoccupazione per l'impatto della riforma ed evidenziato il rischio di una frenata negli investimenti nel settore delle flotte aziendali. Secondo l'associazione, la

mancata proroga penalizza soprattutto le piccole e medie imprese, che non sempre hanno le risorse per convertire rapidamente la propria flotta in veicoli elettrici o plug-in.

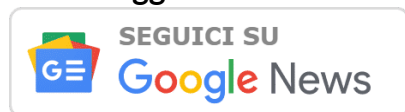
Anche le associazioni dei lavoratori hanno sollevato criticità. La posizione è chiara: l'incremento della tassazione sui fringe benefit può tradursi in una riduzione del potere d'acquisto per molti dipendenti. In alcuni casi, le aziende potrebbero proporre ai lavoratori di contribuire economicamente al costo del veicolo, trasformando quello che era un beneficio in un onere aggiuntivo.

Leggi anche

- Auto aziendali, nessuna modifica tassa in Milleproroghe. Gli effetti negativi su stipendi dipendenti
- Fringe benefit e mutuo, cosa viene pagato dall'azienda ai dipendenti. Funzionamento, regole, importi
- Tassazione auto aziendali ad uso promiscuo, 2 modifiche quasi sicure per modificare legge tanto contestata

Auto aziendaliFringe Benefit

Rimani aggiornato!



Seguici su Google News cliccando qui e poi fai click sulla Stellina

in alto a destra

Tasse auto triplicate, siglato l'accordo del Governo: benzina e diesel meglio se le butti | Ma anche le elettriche piangono



Le nuove tasse sulle auto stravolgono il mercato: rincari pesanti per benzina, diesel e persino per le elettriche.

Parliamoci chiaro: ogni volta che si parla di **tasse sulle auto**, c'è da aspettarsi polemiche e malumori. Tra chi cerca di spingere verso un futuro più ecologico e chi invece si ritrova a pagare il conto senza troppe alternative, il dibattito è sempre acceso. Di certo, le scelte del governo influenzano in modo diretto le tasche degli automobilisti e delle aziende, costringendo tutti a ripensare le proprie abitudini.

<!—>

Negli ultimi anni, i governi hanno provato a **premiare i mezzi meno inquinanti**, riducendo il carico fiscale per le auto elettriche e ibride. Dall'altra parte, però, chi ancora utilizza un'auto a **benzina o diesel** ha visto i costi lievitare, tra accise, bollo e altre imposte.

Insomma, chi possiede un'auto è finito sempre più nel mirino delle politiche fiscali. In alcuni casi, la questione è ancora più spinosa. Ci sono tipologie di auto che rappresentano un costo importante, e ogni aumento della tassazione si traduce in **spese extra** difficili da assorbire. Quando le regole cambiano, le flotte devono adattarsi in fretta per evitare di trovarsi con un

bilancio appesantito da tasse inattese.

La domanda che in tanti si pongono è: **conviene davvero cambiare auto** o si rischia di cadere dalla padella alla brace? Perché se è vero che le elettriche finora hanno avuto incentivi, le cose potrebbero non restare così per sempre.

Tasse alle stelle per benzina, diesel e ibride

E infatti, è arrivata la **nuova stangata**. Il governo ha deciso di **modificare le regole** sulla tassazione delle auto aziendali, colpendo in particolare i veicoli con motore **tradizionale e ibrido plug-in**. Prima si guardava alle **emissioni**, ora invece conta il **tipo di alimentazione**. E il risultato? Chi ha un'auto a benzina o diesel pagherà molto, ma **molto di più**.

In pratica, per chi utilizza questi veicoli in ambito aziendale, la tassa potrebbe addirittura **triplicare** rispetto agli anni scorsi. Un colpo pesante soprattutto per il settore del **noleggino a lungo termine**, che rischia di dover rivedere completamente le proprie strategie. Ma non finisce qui.

 Soldi e auto (Depositphotos foto) – www.vehiclecue.it

Neanche le elettriche se la cavano

Se qualcuno pensava che le **auto elettriche** sarebbero state esentate da tutto questo, c'è una sorpresa poco piacevole: anche loro subiranno un **aumento della tassazione**. Certo, saranno ancora più convenienti rispetto ai modelli tradizionali, ma il vantaggio economico si ridurrà notevolmente.

Secondo **Aniasa**, l'Associazione dell'Autonoleggio, questa mossa potrebbe avere conseguenze pesanti sul mercato, frenando la transizione ecologica invece di favorirla. Le aziende dovranno valutare attentamente come muoversi, mentre per i privati la scelta diventa sempre più complicata. Quale sarà la soluzione?

Continue Reading

Previous Patente, questo modello non vale più: se ti beccano che guidi sono 1.700€ di multa
Next Adesso è vietato accendere il motore: 400€ di multa se ti beccano a farlo qui: o la sposti a mano o non la muovi più

Nuove aliquote per le auto aziendali: impatti e preoccupazioni



Analisi delle recenti modifiche fiscali e il loro impatto sui dipendenti e le aziende

Argomenti trattati

- 1 Introduzione alle nuove normative sulle auto aziendali
- 2 Le nuove aliquote e il loro impatto economico
- 3 Le preoccupazioni per il futuro del settore automotive
- 4 Conclusioni e prospettive future

Introduzione alle nuove normative sulle auto aziendali

Le recenti modifiche alle aliquote fiscali per le auto aziendali in fringe benefit hanno sollevato un acceso dibattito tra aziende e dipendenti. A partire dal 1° gennaio 2025, la tassazione non sarà più legata alle emissioni di CO2, ma esclusivamente alla tipologia di alimentazione del veicolo. Questa novità ha suscitato preoccupazioni, soprattutto tra i lavoratori della classe media, che si trovano a dover affrontare un incremento significativo delle ritenute sulle loro

buste paga.

Le nuove aliquote e il loro impatto economico

Secondo le stime di **ANIASA**, l'associazione che rappresenta il settore dell'autonoleggio, il valore imponibile del fringe benefit potrebbe aumentare mediamente di 1.600 euro all'anno, con un incremento del 67% rispetto alle attuali valutazioni. Questo cambiamento comporterà un aggravio fiscale per circa un milione di contribuenti, in particolare per coloro che utilizzano veicoli a motore termico. Le aziende, nel tentativo di contenere i costi, potrebbero optare per il prolungamento dei contratti esistenti piuttosto che rinnovarli, con un impatto negativo sulle vendite di auto nuove e sul mercato del noleggio a lungo termine.

Le preoccupazioni per il futuro del settore automotive

Le nuove aliquote non solo influenzeranno le buste paga dei dipendenti, ma potrebbero anche avere ripercussioni significative sull'industria automotive. Con una previsione di minori immatricolazioni e vendite, il settore potrebbe subire una contrazione delle entrate stimata in circa 125 milioni di euro nel 2025. Inoltre, la mancanza di una clausola di salvaguardia per i veicoli immatricolati fino al 2024 potrebbe portare a un aumento degli imponibili fiscali per le auto già in uso, creando confusione e incertezze tra le aziende e i loro dipendenti.

Conclusioni e prospettive future

In sintesi, le nuove normative sulle auto aziendali in fringe benefit rappresentano una sfida significativa per il mercato del lavoro e per il settore automotive. Le aziende e i dipendenti devono prepararsi a un cambiamento radicale nella tassazione, che potrebbe influenzare le scelte di mobilità e le strategie aziendali. È fondamentale che il legislatore fornisca chiarimenti e conferme sulle disposizioni fiscali per evitare ulteriori complicazioni e garantire una transizione fluida verso il nuovo regime fiscale.

DL Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale. **Aniasa**: "scelta immotivata che porterà minori entrate per l'Erario"



La tanto temuta stretta fiscale sulle auto aziendali in fringe benefit non sarà rinviata. Il dibattito in Commissione Affari Costituzionali del Senato ha infatti escluso gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio. Si conferma quindi l'impianto della norma che aumenta il prelievo in busta paga dei dipendenti che hanno una vettura aziendale diesel o benzina.

ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità che aveva già a dicembre scorso espresso malumore per la misura, segnala ora come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una "salvaguardia" per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio.

L'Associazione evidenzia come ci sia ora il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci.

Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda. "Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025.

Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma", ha commentato Alberto Viano - Presidente **ANIASA**

"Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l'industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell'auto aziendale, da anni sollecitato invano all'attenzione del MEF", conclude Viano.

L'appello dell'Associazione è chiaro: il Governo non può non raccordare la normativa in materia, mantenendo quindi invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del 1° gennaio 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025.

Con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

Stretta per questi veicoli, pugno duro dal Governo: è una mazzata

Il Governo continua con il pugno duro verso alcuni veicoli, con la situazione che si sta facendo sempre più complessa.

I cambiamenti per quanto riguarda la mobilità in questi anni si sono fatti via via sempre più severi e spesso anche opprimenti. Le istituzioni stanno cercando in tutti i modi di rendere le strade quanto più attente alle emissioni di CO2, in modo tale da poter dare vita a città che siano quanto più ecologiche possibili.



Matteo Salvini e Giorgia Meloni (Ansa - nextmoto.it)

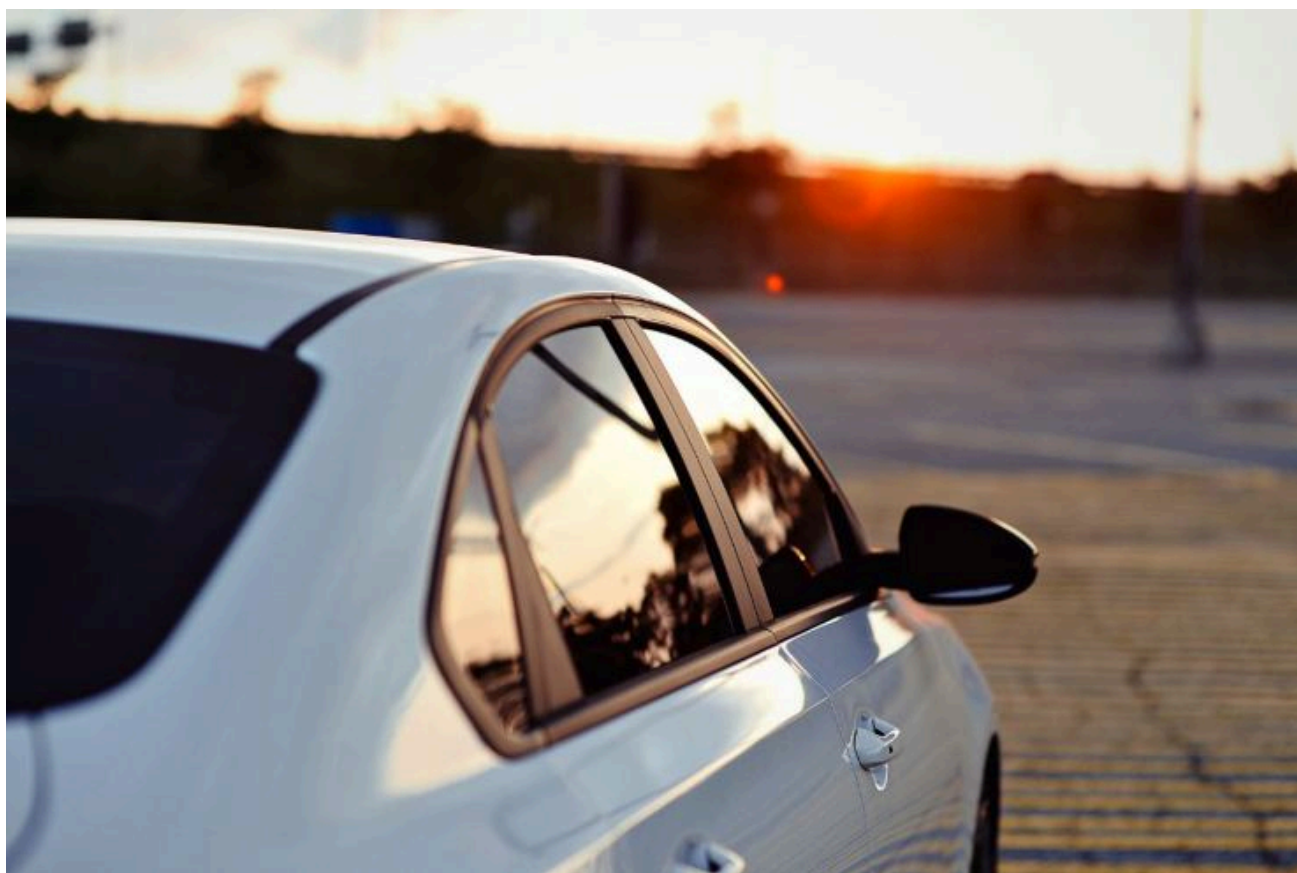
Sono diversi i Comuni che hanno dato vita a delle strette davvero chiare e decise, il che ha portato a non pochi scontri con i cittadini. Non ci sono davvero dubbi sul fatto che il **Comune di Milano** sia quello che più di tutti ha varato una serie di Leggi restrittive, con il Governo che però sembra essere intenzionato ad andare nella stessa direzione.

Il Ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso** ha sottolineato come per il 2025 non sono previsti degli incentivi per l'acquisto delle auto e ora c'è una nuova tematica che rischia di mettere ulteriormente in crisi il settore. Sarà importante dunque muoversi con una certa

attenzione, in modo tale da evitare situazioni decisamente spiacevoli.

Decreto Milleproroghe: cosa cambia per l'automotive

Che non sia un periodo semplice per il mondo delle quattro ruote è chiaro a tutti, per questo motivo sarebbe gradito un maggiore aiuto da parte delle istituzioni. A quanto pare però anche il Governo non sta dando il giusto appoggio al settore e lo si evince dal **Decreto Milleproroghe**, con questi che non prevede la presenza di una clausola che possa rappresentare una sorta di salvaguardia per le auto che sono immatricolate fino al 31 dicembre 2024.

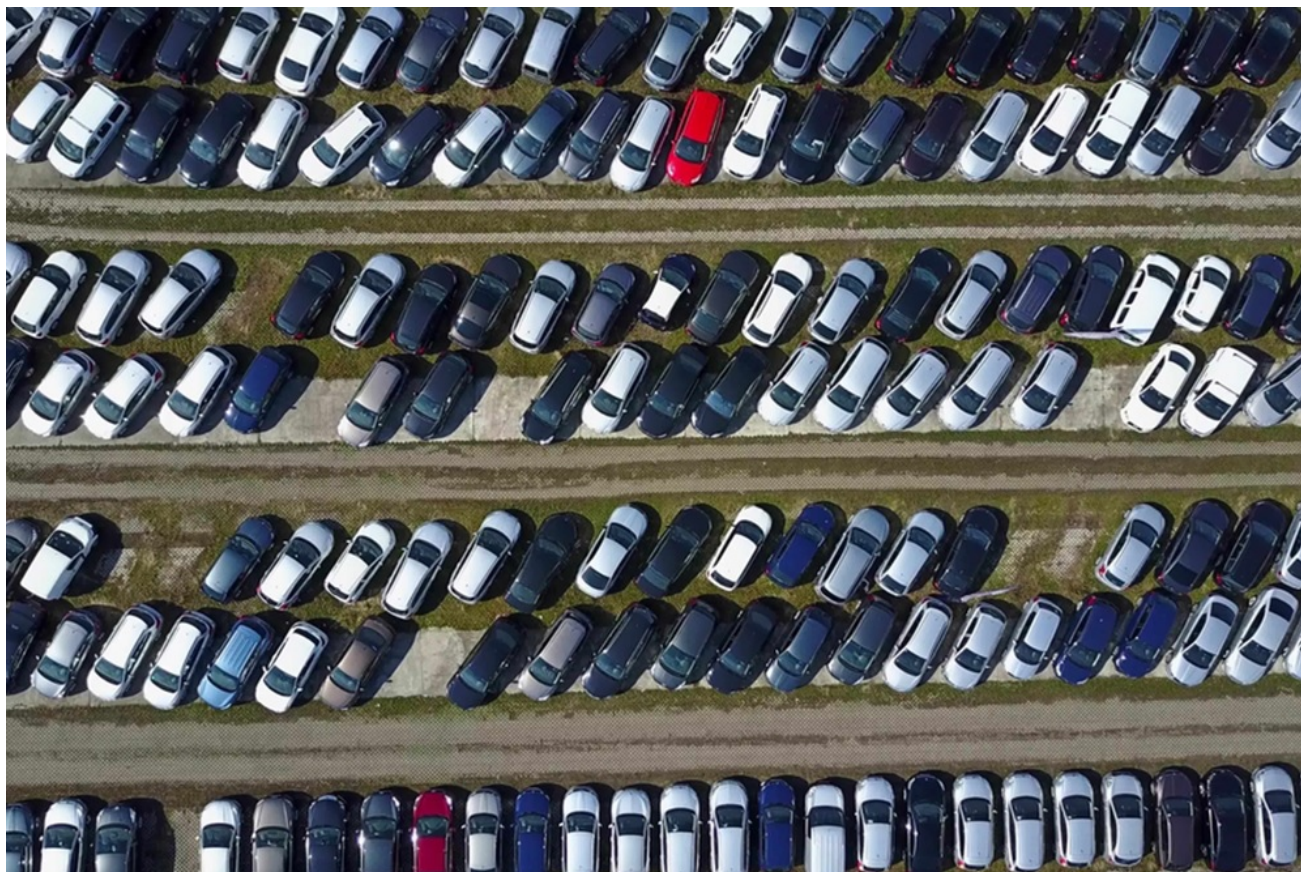


Auto, nuovi problemi (nextmoto.it)

Dunque i veicoli, immatricolati fino al 2024, non avranno modo di rientrare del regime forfettario che si basa sulle tabelle ACI, ma dovranno rifarsi a una tassazione che risale al 1997. Secondo i dati che sono raccolti da **ANIASA**, si parla di un possibile aumento di imponibili del benefit di auto per **1600 Euro all'anno**, uno spaventoso aumento del 67%.

Questo andrebbe così a colpire in modo deciso coloro che rientrano nella classe media, considerando come questi siano coloro che usano prettamente diesel e benzina. Anche le imprese, a causa di queste strette fiscali, stanno aumentando i noleggi e riducendo gli acquisti. **ANIASA** è convinta dunque che si arriverà a una riduzione ulteriore delle immatricolazioni, con il settore che come non mai ha bisogno di aiuto e non di tasse.

Auto aziendali, con la riforma l'imponibile medio salirà di 1600 euro l'anno



Dopo la bocciatura degli emendamenti al Decreto Milleproproghe sulla riforma ai fringe benefit delle auto aziendali, permane l'incertezza su come bisognerà calcolare la tassazione sulle vetture concesse in uso promiscuo.

ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, segnala che è stato infatti respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una "salvaguardia" per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio.

"Una scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario (che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno)" ha commentato l'associazione sulla scelta di respingere gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio.

Inoltre secondo **Aniasa** con la bocciatura della "salvaguardia" c'è addirittura il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio di

quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci. “Un passo indietro al regime analitico del 1997 – prosegue **ANIASA** – Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda.”

Con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.

A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

“Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025. Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma”, ha commentato **Alberto Viano** – Presidente **ANIASA**

“Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l'industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell'auto aziendale, da anni sollecitato invano all'attenzione del MEF, conclude Viano.

Autore



Redazione Qualitytravel.it

Qualitytravel.it è un web magazine b2b di approfondimento su turismo, business travel, marketing ed eventi: un punto di vista autorevole sui trend di settore e un utile strumento di lavoro per tutti i lettori. Il pubblico a cui ci rivolgiamo è prettamente professionale ed è composto da tutti coloro che lavorano nella filiera del turismo e degli eventi: gestori di hotel e di location, tour operator e agenzie viaggi, dmc e tmc locali, fornitori di servizi e agenzie di organizzazione eventi, trasporti e infrastrutture, attività di ristorazione e catering, divisioni marketing, travel, eventi ed hr delle aziende. Il nostro impegno è quello di fornire un'informazione puntuale su novità e trend del settore,

raccontare case study e consigli utili per l'attività quotidiana, offrire uno spaccato del mondo del lavoro e notizie di attualità su business, marketing, bandi e gare di settore.

[Visualizza tutti gli articoli](#)

Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale, ANIASA critica la misura



“Una scelta immotivata che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario (che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno)”.

È questo il commento di ANIASA, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla scelta della Commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio.

L'associazione segnala come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una “salvaguardia” per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio.

C'è il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il 1° gennaio, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci. Un passo indietro al regime analitico del 1997.

Ciò comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda. ANIASA stima un aumento medio annuo del valore imponibile di 1.600 euro (+67%), penalizzando soprattutto i dipendenti della classe media, principali utilizzatori di auto diesel o benzina. *“Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025. Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano*

privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma”, commenta il presidente di ANIASA Alberto Viano che aggiunge: “Tutto questo in evidente assenza di considerazione da parte del Governo per le buste paga di 1 milione di contribuenti (che subiranno una contrazione), per la transizione ecologica del nostro parco circolante (minori nuove auto in circolazione) e per l’industria automotive, già in forte sofferenza. Serve oggi più che mai un coordinato intervento legislativo sulla fiscalità dell’auto aziendale, da anni sollecitato invano all’attenzione del MEF”.

Confermata la stretta sulle auto aziendali, Aniasa: “Scelta immotivata”

Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente



“Una **scelta immotivata** che finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l’industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l’Erario (che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest’anno)”. È questo il commento di **Aniasa**, l’associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, alla scelta della Commissione Affari Costituzionali del Senato di respingere e far ritirare gli emendamenti che intendevano rivedere l’impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell’ultima Legge di Bilancio. L’associazione segnala come sia stato, in particolare, immotivatamente respinto anche l’emendamento che prevedeva di fatto una “**salvaguardia**” per le vetture immatricolate prima del primo gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio. C’è infatti il rischio che la precedente regolamentazione, sostituita da quella entrata in vigore il primo gennaio di quest’anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Ciò in quanto si è intervenuti sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza

prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. In concreto, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci. Un passo indietro al regime analitico del 1997, che comporterebbe, in molti casi, un significativo aumento degli imponibili fiscali e, di conseguenza, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda.

Secondo **Aniasa**, "il Governo non può non raccordare la normativa in materia, mantenendo quindi invariata la disciplina fiscale per le assegnazioni effettuate prima del primo gennaio 2025, come si desume indirettamente dalla relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025. Serve, subito, una conferma esplicita da parte del legislatore, evitando quelle incertezze che porterebbero al **ritorno al vetusto ed oscuro sistema del rimborso chilometrico**". Con l'entrata in vigore della norma, 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%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per il dipendente.** A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina. *"Confidiamo in un rapido intervento del Governo che possa rivedere una norma che nel 2025 comporterà un'ulteriore e significativa contrazione delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine e di acquisti da parte di società, con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025. Gran parte delle aziende già in questo primo scorcio dell'anno segnalano come le società clienti stiano privilegiando la scelta di prolungare i contratti in essere anziché rinnovarli, per provare a sfuggire ai notevoli aumenti previsti dalla nuova norma"*, ha commentato **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**.

Fringe benefit auto aziendali: nuove aliquote a rischio per contratti in essere

Le nuove aliquote per le auto aziendali concesse in fringe benefit, entrate in vigore il 1° gennaio 2025, stanno creando incertezza per i contratti in essere. A preoccupare è anche il mancato riconoscimento di una clausola di salvaguardia per le vetture immatricolate fino al 31 dicembre 2024. La modifica normativa, che prevede una tassazione basata esclusivamente sulla tipologia di alimentazione, privilegia veicoli elettrici e ibridi plug-in, penalizzando quelli termici e ibridi sotto i 160 g/km di CO₂. ANIASA, associazione di riferimento nel settore dell'autonoleggio, stima un aumento medio del valore imponibile del fringe benefit di 1.600 euro, con conseguente maggior carico fiscale in busta paga per i dipendenti. Inoltre, la nuova tassazione rischia di frenare le immatricolazioni di auto a noleggio a lungo termine e gli acquisti da parte delle società, con potenziali perdite per l'Erario e gli Enti locali.

L'articolo Fringe benefit auto aziendali: nuove aliquote a rischio per contratti in essere proviene da Cronachedi.

DL Milleproroghe: stretta confermata sulle auto aziendali, ANIASA lancia l'allarme



Il **Decreto Milleproroghe** non concede sconti alle auto aziendali: il Senato ha respinto gli emendamenti che chiedevano una proroga della norma **introdotta nell'ultima Legge di Bilancio**, confermando così l'inasprimento fiscale sui fringe benefit per i veicoli aziendali. Una decisione che **ANIASA**, l'Associazione che rappresenta il settore dei servizi di **mobilità all'interno di Confindustria**, definisce "immotivata e dannosa". Secondo l'Associazione, questa misura non solo penalizzerà le imprese italiane, già svantaggiate rispetto ai competitor europei, ma **avrà anche un impatto negativo sul settore automotive**, riducendo il numero di nuove immatricolazioni. Inoltre, l'Erario subirà una perdita stimata di oltre **125 milioni di euro solo nel 2025**.

Uno degli aspetti più contestati riguarda la mancata introduzione di una clausola di salvaguardia per **le auto immatricolate fino al 31 dicembre 2024**. Con la nuova normativa, i veicoli assegnati fino alla fine dello scorso anno rischiano di non poter più beneficiare del regime forfettario **basato sulle tabelle ACI**, tornando invece a un sistema di tassazione più oneroso risalente al **1997**.

L'assenza di una transizione graduale genera **incertezza fiscale** e potrebbe portare a un forte incremento degli imponibili per i dipendenti, con conseguente aumento delle tasse in busta

paga. In particolare, **ANIASA** stima un incremento medio del valore imponibile del benefit auto di circa **1.600 euro annui** (+67%), colpendo soprattutto la classe media, principale utilizzatrice di veicoli a benzina e diesel.

La stretta fiscale sulle **auto aziendali** sta già avendo ripercussioni: molte imprese, invece di rinnovare le flotte, stanno scegliendo di prolungare i contratti di noleggio esistenti per evitare l'aumento dei costi. Questo comportamento, **secondo ANIASA**, porterà a una contrazione significativa delle immatricolazioni, con ricadute negative per l'intero comparto automobilistico.

Alberto Viano, Presidente di **ANIASA**, chiede un rapido intervento del Governo per correggere la normativa e limitare i danni: *“Oltre un milione di contribuenti subiranno un aumento della tassazione, il ricambio del parco auto rallenterà e l'industria automotive, già sotto pressione, ne risentirà ulteriormente. È urgente una revisione della fiscalità sull'auto aziendale, un tema che da anni sollecitiamo senza risposte concrete dal Ministero dell'Economia”*.

L'Associazione insiste sulla necessità di un coordinamento legislativo per evitare impatti negativi su imprese, lavoratori e mercato dell'auto, chiedendo al Governo di **riconsiderare la norma** prima che il settore subisca danni irreparabili.