

SALVAGUARDIA**Auto aziendali,
il Pd impegna
il Governo**

Arriva dal Pd un ulteriore input a intervenire sulla salvaguardia sulle auto aziendali. Il governo ha accolto un ordine del giorno al Milleprooghe, a firma delle deputate del Partito democratico Antonella Forattini e Sara Ferrari, relativo all'uso dei veicoli aziendali come benefit per i lavoratori dipendenti. «Il governo - sottolineano - si impegna finalmente a introdurre una clausola di salvaguardia per tutelare i contratti stipulati prima del 1° gennaio 2025, in modo da evitare disparità di trattamento ingiustificate».

La salvaguardia dei contratti precedenti al 1° gennaio 2025, concludono, «è una necessità per evitare di gravare ulteriormente sui lavoratori, sulle imprese e su un settore già in difficoltà come quello dell'automotive, come evidenziato anche dall'associazione Aniasa».

Auto aziendali: fringe benefit, la stretta. Cosa cambia



Per **Aniasa** la scelta politica decisa con l'ultima legge di Bilancio è immotivata e rischia di penalizzare la mobilità delle aziende italiane e l'industria automotive, oltre a comportare minori entrate per l'Erario. Ma cosa cambia? La relazione tecnica dell'associazione e le risposte di Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia **Aniasa**

La commissione Affari costituzionali del Senato ha respinto e fatto ritirare gli emendamenti volti a rivedere l'impatto della stretta sulle auto aziendali in fringe benefit prevista nell'ultima Legge di Bilancio. Secondo **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, si tratta di una scelta immotivata che finirà per penalizzare le aziende italiane, l'industria dell'automotive, oltre a minori entrate per l'Erario. L'associazione sottolinea come sia stato respinto anche l'emendamento che prevedeva di fatto una "salvaguardia" per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre alla proposta di un "saggio" slittamento della norma al prossimo luglio. Per **Aniasa** c'è 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. Questo perché l'intervento è avvenuto sul Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi) senza prevedere una specifica clausola di salvaguardia del pregresso. Per **Aniasa**, 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.

Le auto assegnate prima del 1° gennaio 2025

—

Aniasa afferma che 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. L'associazione chiede una conferma esplicita da parte del legislatore al fine di evitare quelle incertezze che porterebbero al ritorno al vetusto e 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 euro, +67%, con una 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 a benzina.

Aniasa, la relazione tecnica: Potenziali impatti per aziende e dipendenti

—

Secondo l'associazione che rappresenta nel sistema Confindustria le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità, la disciplina contenuta nell'articolo 7 del Ddl rischia di diminuire notevolmente l'acquisto e il noleggio di nuovi veicoli aziendali. Per le aziende e i dipendenti che non possono accedere a veicoli ecologici agevolati, l'aumento della tassazione e dei contributi si tradurrà in significativi maggiori oneri che, considerando una vettura media con motore termico, è possibile indicare in quasi 1.600 euro all'anno.

Specificatamente al settore del **noleggio**, per i veicoli aziendali più richiesti si rileva un aumento annuo del valore della tassazione sul dipendente tra i 1.100 e 1.800 euro, un incremento del 67%, che riguarda la maggior parte dei veicoli attualmente noleggiabili (85% del mercato). Inoltre, il conseguente aumento dell'imponibile contributivo a fini previdenziali comporterà per le aziende un impatto di maggiori costi pari a 122 milioni di euro.

Riduzione di entrate complessive per oltre 110 milioni

—

Sempre secondo **Aniasa**, l'inasprimento fiscale influirà notevolmente sulle decisioni aziendali. Verranno mantenute le vetture già assegnate, ritardando l'acquisto e, nel caso del noleggio, prorogando i contratti, con conseguente riduzione delle entrate per lo Stato. Dalle indicazioni fornite dalle aziende e dai fleet manager emerge una riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni di autovetture uso noleggio lungo termine (circa 50.000 unità) e del 20%

degli acquisti da parte di società (15.000), solo nel 2025. Questo comporterebbe minori entrate per l'Erario e gli enti locali pari a complessivi circa 112 milioni di euro.

Inoltre, **Aniasa** rileva una riduzione del Pil di 2,1 miliardi di euro dovuta al mancato acquisto ed immatricolazione delle autovetture indicate. Pur apprezzando la riduzione di tassazione per le autovetture ad alimentazione elettrica e plug-in (nel 2024 circa 30.000 unità interessate, pari al 13% dell'immatricolato aziendale uso promiscuo), si nota come la proposta del Governo, come da relazione tecnica, aumenta immediatamente la tassazione per circa 510.000 contribuenti. Sotto il profilo economico si reca un forte danno all'industria automotive. L'auto aziendale, oggi il 40% delle nuove immatricolazioni, potrà subire un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato nazionale, sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese.

Aniasa: due domande a Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia

—

Abbiamo raggiunto **Pietro Teofilatto**, direttore area fisco ed economia **Aniasa**, e questo è quello che ci ha raccontato in merito alla scelta del governo.

Cosa pensa della stretta sull'auto aziendale introdotta dalla Legge di Bilancio?

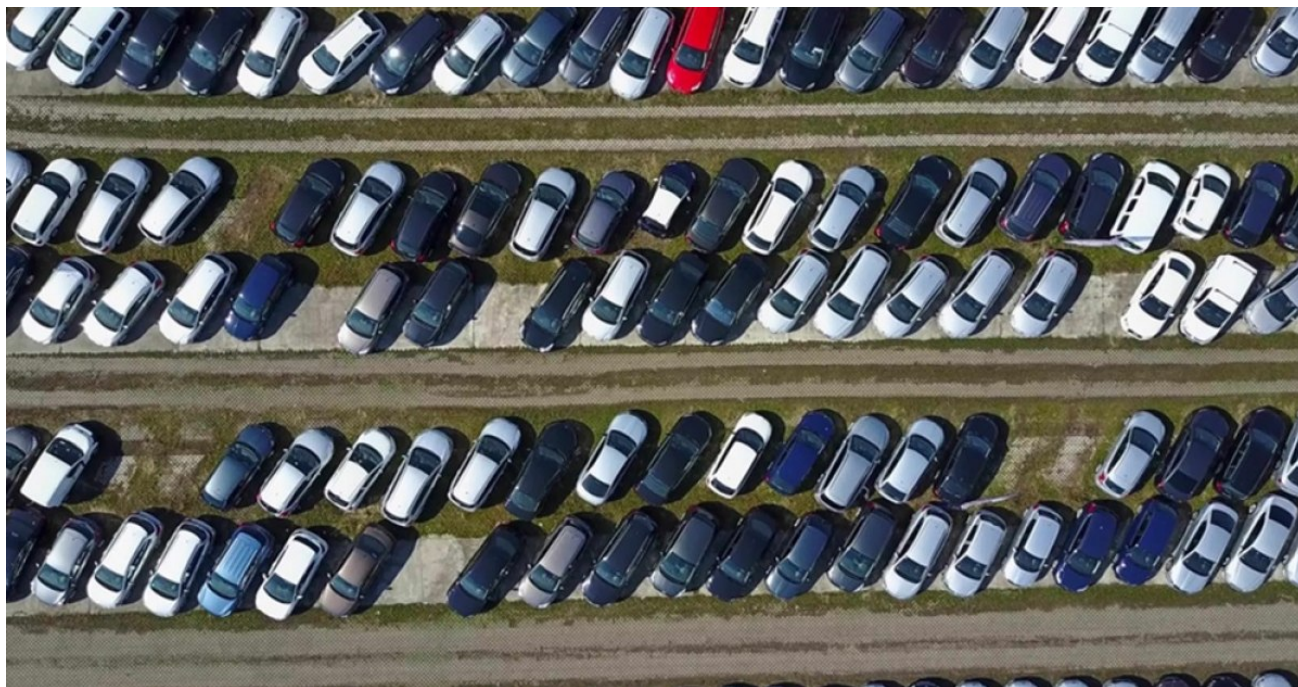
"La nuova normativa favorisce potenzialmente circa il 13% delle immatricolazioni delle auto aziendali elettriche e plug in (nel 2024 pari a 30.000 unità), ma aumenta la tassazione per l'uso di 220.000 autovetture con altre alimentazioni (l'87%). Una misura sconcertante, che appare in netto contrasto con le misure sul cuneo fiscale approvate dal Governo e che, come illustrato dalla nostra relazione tecnica, aumenterà nel 2025 la tassazione per circa 500.000 contribuenti (volume che raddoppierà nel corso del 2026-2027, considerando il fisiologico turn over delle flotte). In termini più diretti, il nuovo regime rischia di diventare un vero e proprio freno dal punto di vista economico ed ambientale, incidendo pesantemente sul settore dell'auto aziendale, che nel 2024 ha rappresentato il 42% delle immatricolazioni, e che è da sempre all'avanguardia per i propri veicoli nuovi, più sicuri e più green. In pratica l'esatto contrario degli obiettivi della Legge di Bilancio. Un aggravio di questa portata non potrà non avere anche riflessi macro sulle dinamiche del mercato. Per evitare la maggior tassazione si cercherà inevitabilmente di protrarre per quanto possibile i contratti in essere. Sotto il profilo economico si produce un forte danno all'industria automotive. L'auto aziendale subirà da gennaio 2025 uno stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato nazionale, sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese".

Cosa comporterà questa stretta per le imprese e per chi usufruisce delle auto aziendali?

"Per le aziende e i dipendenti che non possono accedere ai veicoli ecologici agevolati, l'aumento della tassazione e dei contributi comporterà oneri maggiori, per una vettura media con motore termico si tratta di 1.600 euro all'anno. Un incremento del 67%, che riguarda la maggior parte dei veicoli attualmente noleggiabili (85% del mercato). Ulteriore aspetto sconcertante è che si verifica una maggior tassazione anche per i dipendenti a minor reddito,

quelli che utilizzano utilitarie ibride o endotermiche (circa 500 euro di Irpef in più all'anno), mentre possono essere avvantaggiate le categorie di dipendenti che hanno in uso autovetture elettriche di fascia alta (circa 1.000-1.500 euro in meno di Irpef). Di conseguenza le imprese ed i dipendenti che necessitano di veicoli per alte percorrenze, per intenderci quelli diesel o ibridi, stanno concordando con le aziende di noleggio a lungo termine una proroga dei contratti in scadenza. Dalle nostre stime si rischia una riduzione di immatricolazioni del 30% con minori entrate erariali di 125 milioni, quattro volte superiori alle entrate indicate dalla Ragioneria generale, ed una riduzione di Pil di 2,7 miliardi.

Stretta sull'auto aziendale, scelta immotivata per Aniasa



Aniasa ha commentato 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**. *"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 ha sottolineato l'immotivata respinzione dell'emendamento che prevedeva una "salvaguardia" per le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 2025, oltre a quello che proponeva un saggio slittamento della norma al prossimo luglio. **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 un significativo aumento degli imponibili fiscali e della tassazione per questi soggetti.

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**. I più penalizzati saranno i dipendenti della classe media, 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. 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", ha commentato **Alberto Viano, Presidente ANIASA.***

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 aziendale, Viano (Aniasa): troppe incertezze normative bloccano gli ordini, rischio raccolta fiscale giù di 100 milioni



È stata confermata la stretta sulle auto aziendali introdotta dalla manovra per il 2025, ma la salvaguardia attesa nel Milleproroghe non è arrivata. Ora la promessa è quella di trovare un altro veicolo normativo, ma non solo. Ne parliamo con Alberto Viano, presidente di Asa, l'Associazione nazionale dell'industria, dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital. La stretta green introdotta dalla manovra penalizza soprattutto le auto ibride e quelle con motori termici con emissioni fra 61 e 160 g/km, che costituiscono il 75% delle immatricolazioni. Era allo studio una salvaguardia per escludere dalla stretta sui costi chilometrici i veicoli ordinati nel 2024, ma consegnati nel 2025, ma è saltata.

«Il primo impatto - sottolinea Alberto Viano - quello sui dipendenti, perché a tutti gli effetti, aumentando il reddito imponibile per effetto del nuovo calcolo del valore di fringe benefit auto aziendale a tutti gli effetti, ci sarà un incremento di prelievo fiscale Irpef sulle persone. Questo può determinare una riduzione della domanda che ci aspettiamo, nel senso che effettivamente l'auto aziendale diventa meno competitivo come benefit. E questo anche per l'incertezza generata dal fatto che sia stata introdotta una normativa in modo non perfettamente chiaro, che sia mancato anche l'accessorio della salvaguardia per determinare perfettamente da quando applicare la nuova tassazione. Noi ci aspettiamo che questo determini anche un tempo di attesa per cui chi deve pensare a una nuova auto aziendale per i propri dipendenti possa optare per altre forme di incentivazione. E chi invece abbia delle auto esentate in scadenza, pronte per il rinnovo, è in attesa di un quadro più chiaro. Per cui un doppio effetto che potrebbe avere a giudizio gli studi che abbiamo fatto anche per oltre il 20%

di riduzione dell'ordinato per le auto ad uso auto aziendale in uso promiscuo».

Il fatto che sia saltata la clausola di salvaguardia per chi aveva ordinato la vettura nel 2024 con consegna nel 2025 pesa in termini di costi per aziende e dipendenti che hanno ordinato quelle vetture. «Il fatto che sia saltata la clausola di salvaguardia crea un'enorme incertezza da gennaio in avanti. Se queste vetture già sono state consegnate, sono marcianti, ricordiamoci che le aziende e qui parlo non solo per la nostra associazione ma parlo proprio per tutto il mondo delle aziende che concedono auto propri dipendenti hanno anche il dovere di essere sostituiti d'imposta per cui di applicare anche le ritenute Irpef sul reddito totale erogato ai propri dipendenti e che oggi ragionevolmente non sanno quale tipo di aliquota applicare sull'auto concessa ai dipendenti».

Aniasa paventa anche un altro rischio, cioè quello che senza un'ulteriore clausola di salvaguardia, anche le auto consegnate fino al 31 dicembre 2024 potrebbero andare incontro a un aumento significativo degli imponibili fiscali e della tassazione, nonostante i veicoli fossero già concessi in uso ai dipendenti. «È una fattispecie di rischio che esiste quand'anche la relazione accompagnatoria della legge di bilancio sembra escludere questa interpretazione. Però a tutti gli effetti è stato introdotto un nuovo regime di tassazione forfettaria perché ricordiamo che sul benefit auto alla fine la tassazione forfettaria, cioè stabilita la tabella Aci, come riferimento è la percentuale del 50% per tutte le auto, il 20% per le ibride plug-in e il 10% per l'elettrico. Ora essendo venuto meno l'impianto precedente di tassazione forfettaria ed essendoci il nuovo impianto e mancando la normativa in linea del tutto teorica sul parco circolante esistente potrebbe esserci l'applicazione di una consuntivazione effettiva dell'uso proprio e dell'uso ai fini aziendali per determinare quale sia la parte di reddito da tassare, quale sia la parte invece di uso aziendale. Ancora una volta un grave aggravio in termini di incertezza per tutte le aziende e i dipendenti.

Ma alla fine dei conti a rimetterci a causa di tutta questa incertezza che spinge le aziende ad attendere per i nuovi ordini sarà lo Stato. «Noi abbiamo fatto diverse simulazioni, ma ci aspettiamo un impatto da oltre 100 milioni di riduzione di raccolta fiscale per effetto della rallentamento delle nuove immatricolazioni. Io capisco perfettamente il ragionamento che su un imponibile stabile si aumenta la tassazione, ci si aspetta di raccogliere di più, ma comprare una nuova auto o assegnare una nuova auto ai dipendenti è una decisione che in larga misura è guidata anche da un criterio di efficienza. Per cui se la tassazione si aggrava chiaramente la domanda di auto aziendali scenderà».

DL Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale



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 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!

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.

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 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.

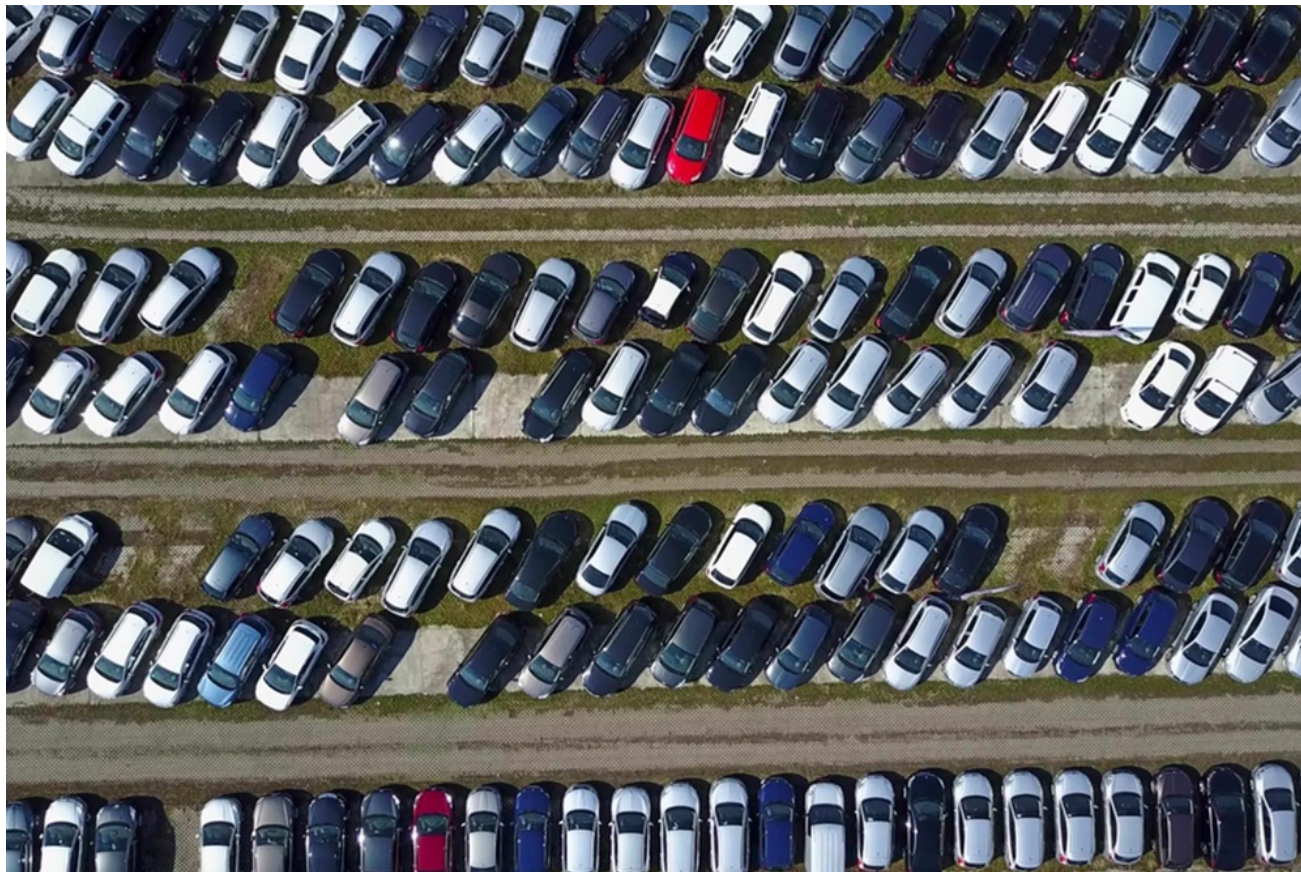
A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della classe media che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina.

“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”, commenta **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.

DL Milleproroghe, stretta sull'auto aziendale: ANIASA sull'Aventino



“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 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 progresso**. 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.

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 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. 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 **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**.

Foto da ufficio stampa **Aniasa**

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp

Automotive, il DL Milleproroghe conferma la stretta sulle auto aziendali

La recente decisione della Commissione Affari Costituzionali del Senato di **respingere gli emendamenti volti a mitigare l'impatto della nuova stretta fiscale sulle auto aziendali** ha suscitato la dura reazione di **ANIASA**.

L'Associazione, che rappresenta il settore dei servizi di mobilità all'interno di Confindustria, ha definito la scelta "immotivata", sottolineando le conseguenze negative per le imprese, l'industria automobilistica e le entrate fiscali dello Stato.

"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 dichiarato l'Associazione.

- [Auto aziendali, cresce l'incertezza fiscale](#)
- [L'impatto della nuova norma sulle auto aziendali](#)
- [Le conseguenze per le aziende di noleggio](#)

Auto aziendali, cresce l'incertezza fiscale

Secondo **ANIASA**, tra le proposte bocciate spicca il mancato accoglimento di un emendamento che prevedeva una sorta di "salvaguardia" per i veicoli immatricolati prima del 1° gennaio 2025. Inoltre, è stata respinta anche l'ipotesi di posticipare l'entrata in vigore della norma al prossimo luglio.

La preoccupazione maggiore riguarda il rischio che le auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024 non possano più beneficiare della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit secondo le tabelle ACI, a causa della modifica del TUIR (Testo unico delle imposte sui redditi) senza un'apposita clausola di tutela per il pregresso.

Questo **potrebbe riportare la tassazione al regime analitico del 1997**, con un forte impatto sugli imponibili fiscali e, di conseguenza, sulle buste paga dei lavoratori.

L'Associazione sottolinea come il Governo debba intervenire con urgenza per **garantire continuità normativa e mantenere inalterato il trattamento fiscale per le assegnazioni di veicoli** effettuate prima del 1° gennaio 2025.

Anche la relazione tecnica alla Legge di Bilancio 2025 sembra suggerire indirettamente la

necessità di una conferma in tal senso, per evitare il ritorno a un sistema obsoleto e poco chiaro come quello del rimborso chilometrico.



Il Presidente di **Aniasa** Alberto Viano

L'impatto della nuova norma sulle auto aziendali

L'impatto della nuova normativa sui veicoli aziendali più diffusi è significativo: **ANIASA** stima che il **valore imponibile del benefit auto potrebbe aumentare mediamente di 1.600 euro annui (+67%)**, con un conseguente aggravio fiscale per i dipendenti. Le fasce più colpite sarebbero quelle della classe media, tradizionalmente principali utilizzatori di auto con motorizzazioni benzina e diesel.

“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”, ha dichiarato il **Presidente di ANIASA, Alberto Viano**.

Secondo Viano, molte aziende hanno già segnalato una tendenza a prorogare i contratti di noleggio in essere piuttosto che rinnovarli, nel tentativo di evitare gli aumenti previsti.

“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”, ha concluso Viano.

Le conseguenze per le aziende di noleggio

Le aziende di noleggio attive nel settore automotive rischiano di subire un forte contraccolpo dalla nuova stretta fiscale sulle auto aziendali. Con l'aumento della tassazione sul fringe benefit, **molte imprese clienti stanno già rivedendo le proprie politiche di flotta**, preferendo prorogare i contratti in essere anziché rinnovarli con nuovi veicoli.

Questo **si potrebbe tradurre in un rallentamento delle immatricolazioni** di auto destinate al noleggio a lungo termine, con un impatto negativo sulla crescita del settore e sulla capacità degli operatori di rinnovare il parco mezzi con modelli più moderni ed ecologici.

Inoltre, una contrazione della domanda potrebbe portare a una maggiore pressione sui margini operativi delle società di noleggio, già alle prese con l'aumento dei costi di gestione e con la necessità di investire nella transizione verso veicoli elettrici e a basse emissioni.

In assenza di un intervento correttivo, il comparto potrebbe dunque subire una significativa riduzione dei volumi di business, con effetti a cascata su tutta la filiera automotive.

DL Milleproroghe: confermata la stretta sull'auto aziendale



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 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!

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.

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 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”, commenta **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.