

Indice Articoli ANIASA

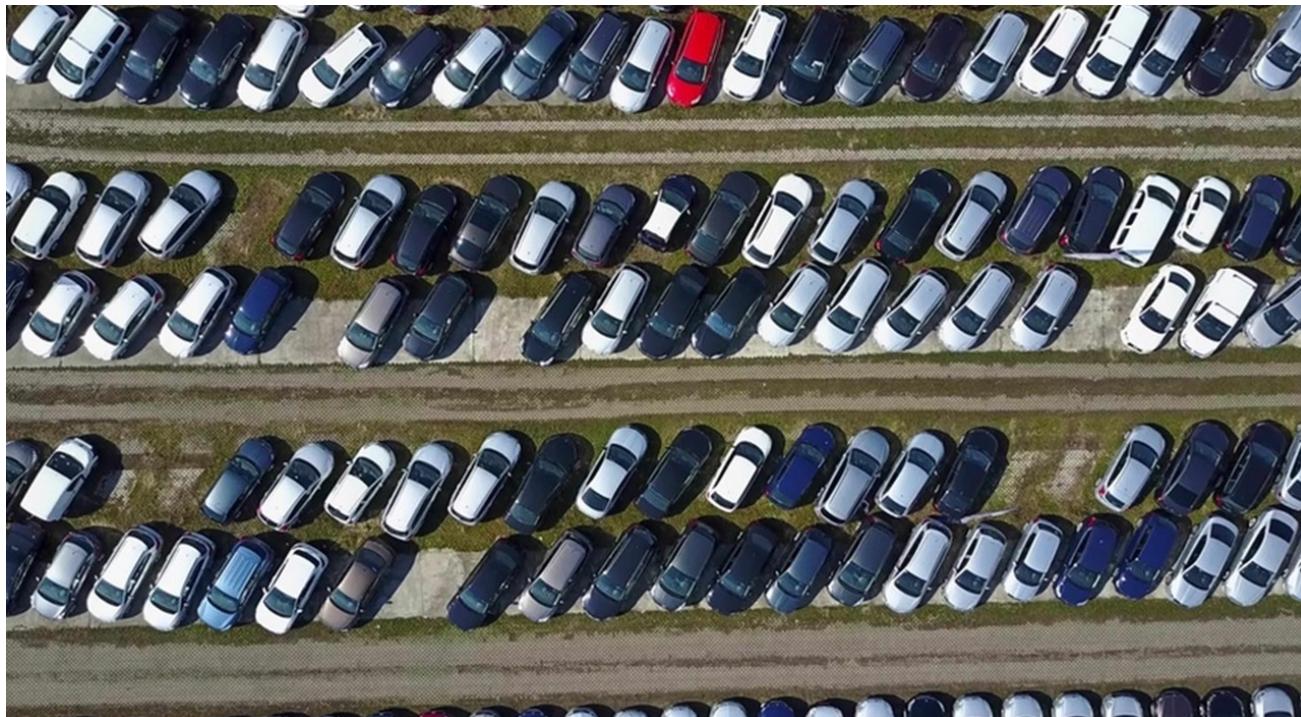
4 Gennaio 2025

ANIASA

23/12/2024	ILMATTINO.IT	RALLENTA LA CORSA DELLE IMMATRICOLAZIONI A NOLEGGIO. BOOM DEL BREVE TERMINE	Pag. 3
23/12/2024	ILMESSAGGERO.IT	RALLENTA LA CORSA DELLE IMMATRICOLAZIONI A NOLEGGIO. BOOM DEL BREVE TERMINE	Pag. 6
23/12/2024	LEGGO.IT	RALLENTA LA CORSA DELLE IMMATRICOLAZIONI A NOLEGGIO. BOOM DEL BREVE TERMINE	Pag. 9
28/12/2024	DERAPATE.IT	STANGATA A QUESTE AUTO NEL 2025: RINCARI INEVITABILI, PROPRIETARI SU TUTTE LE FURIE	Pag. 12
28/12/2024	GAZZETTA.IT	LEGGE DI BILANCIO E AUTO AZIENDALI: STANGATA PER BENZINA, DIESEL E IBRIDE	Pag. 14
29/12/2024	ILMATTINO.IT	AUTOMOTIVE: LE DONNE SI FANNO SEMPRE PIÙ STRADA, MA RESTA IL GAP SALARIALE	Pag. 16
29/12/2024	ILMESSAGGERO.IT	AUTOMOTIVE: LE DONNE SI FANNO SEMPRE PIÙ STRADA, MA RESTA IL GAP SALARIALE	Pag. 19
29/12/2024	LEGGO.IT	AUTOMOTIVE: LE DONNE SI FANNO SEMPRE PIÙ STRADA, MA RESTA IL GAP SALARIALE	Pag. 22
30/12/2024	QUATTORRUOTE.IT	NORMATIVE LA MANOVRA 2025 È LEGGE: ECCO LE SEI NOVITÀ PER L'AUTO	Pag. 25
30/12/2024	ALLAGUIDA.IT	STANGATA BENZINA E DIESEL, L'UFFICIALITÀ È UNA MANNAIA: MANI NEI CAPELLI PER I PROPRIETARI	Pag. 27
31/12/2024	MOTORIONLINE.COM	MANOVRA 2025: ECCO QUALI SONO LE PRINCIPALI NOVITÀ PER LE AUTO	Pag. 29
02/01/2025	QUATTORRUOTE.IT	MANOVRA AUMENTANO LE TASSE PER LE AUTO AZIENDALI	Pag. 31
02/01/2025	STARTUPITALIA.EU	AUTO AZIENDALI COME BENEFIT: NEL 2025 SI PAGERANNO PIÙ TASSE SE LA PROPULSIONE NON È ELETTRICA	Pag. 33
02/01/2025	ASSODIGITALE.IT	AUTO AZIENDALI COME BENEFIT: MAGGIORE TASSAZIONE PER PROPULSIONI NON ELETTRICHE NEL FUTURO	Pag. 34
30/12/2024	VIRGILIO.IT	MANOVRA 2025, RIVOLUZIONE REGOLE AUTO AZIENDALI: CONSEGUENZE E IMPATTO ECONOMICO	Pag. 38
23/12/2024	CORRIEREADRIATICO.IT	RALLENTA LA CORSA DELLE IMMATRICOLAZIONI A NOLEGGIO. BOOM DEL BREVE TERMINE	Pag. 40
23/12/2024	ILGAZZETTINO.IT	RALLENTA LA CORSA DELLE IMMATRICOLAZIONI A NOLEGGIO. BOOM DEL BREVE TERMINE	Pag. 43

29/12/2024	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	AUTOMOTIVE: LE DONNE SI FANNO SEMPRE PIÙ STRADA, MA RESTA IL GAP SALARIALE	Pag. 46
29/12/2024	BUSINESSONLINE.IT	TASSE AUTO AZIENDALI AD USO PROMISCUO, I CALCOLI E GLI ESEMPI DI QUANTO PAGHERANNO DI PIÙ; I DIPENDENTI IN BUST	Pag. 49
24/12/2024	THEWATCHERPOST.IT	AUTO AZIENDALI, MERCATO A RISCHIO CON L'AUMENTO DELLE ALIQUOTE FISCALI	Pag. 52
30/12/2024	CORRIERENET.COM	MANOVRA 2025, RIVOLUZIONE REGOLE AUTO AZIENDALI: CONSEGUENZE E IMPATTO ECONOMICO	Pag. 55
29/12/2024	CORRIEREADRIATICO.IT	AUTOMOTIVE: LE DONNE SI FANNO SEMPRE PIÙ STRADA, MA RESTA IL GAP SALARIALE	Pag. 57
29/12/2024	ILGAZZETTINO.IT	AUTOMOTIVE: LE DONNE SI FANNO SEMPRE PIÙ STRADA, MA RESTA IL GAP SALARIALE	Pag. 60
23/12/2024	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	RALLENTA LA CORSA DELLE IMMATRICOLAZIONI A NOLEGGIO. BOOM DEL BREVE TERMINE	Pag. 63
23/12/2024	RINNOVABILI.IT	LEGGE DI BILANCIO 2025: TUTTE LE MISURE SULL'AMBIENTE	Pag. 66
24/12/2024	MISSIONLINE.IT	AUTO IN FRINGE BENEFIT, COME CAMBIA CON LE NUOVE REGOLE 2025	Pag. 70
24/12/2024	PMI.IT	AUTO AZIENDALI: L'IMPATTO DELLA STRETTA SUI FRINGE BENEFIT IN MANOVRA	Pag. 72
24/12/2024	THEWATCHERPOST.IT	AUTO AZIENDALI, MERCATO A RISCHIO CON L'AUMENTO DELLE ALIQUOTE FISCALI	Pag. 74
24/12/2024	MOTOR1.COM	AUTO AZIENDALI, ECCO LA STANGATA: COME CAMBIA LA TASSAZIONE NEL 2025	Pag. 77
25/12/2024	MOTORIMAGAZINE.IT	NUOVE ALIQUOTE DI FRINGE BENEFIT E IMPATTI SUL NOLEGGIO AUTO	Pag. 80
24/12/2024	BUSINESSPEOPLE.IT	AUTO AZIENDALI: PIÙ TASSE SU QUELLE A BENZINA E DIESEL NEL 2025	Pag. 82

Rallenta la corsa delle immatricolazioni a noleggio. Boom del breve termine



Rallenta la corsa delle immatricolazioni a noleggio. Boom del breve termine

Il settore del noleggio veicoli in Italia oggi vale più del 30% delle immatricolazioni nazionali. Il primo trimestre dell'anno ha registrato una crescita di questo canale, spinto dalle immatricolazioni del noleggio a breve termine (+71%) e dal buon andamento dei veicoli commerciali noleggiati a lungo termine (+33%).

A mettere nero su bianco i dati del settore è l'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e da Dataforce, la società di analisi di mercato.

Il noleggio veicoli quest'anno vale il 31% dell'intero mercato italiano. Una quota che, nonostante la flessione di auto registrata dal noleggio a lungo termine (NLT), ben 4,6 punti in meno dell'anno scorso che aveva però beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022, è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto al primo trimestre 2023. Un risultato determinato dalla forte crescita delle immatricolazioni NLT dei veicoli commerciali (oggi la soluzione d'acquisizione più diffusa per i veicoli da lavoro, persino più degli acquisti aziendali in proprietà diretta), nonché dall'impennata dell'inserimento di veicoli in flotta del rent-a-car, salito quest'anno oltre l'8,5% di quota di mercato (+3,2 punti), che riequilibra così la flessione del lungo termine.

"I dati relativi all'andamento delle immatricolazioni a noleggio del primo trimestre evidenziano una crescita rallentata del settore. A frenare le immatricolazioni sta

contribuendo decisamente l'effetto 'annuncio incentivi' del Governo che sta provocando nelle aziende clienti un rinvio del rinnovo delle flotte, in attesa che i nuovi incentivi (finalmente al 100% anche per il noleggio) entrino in vigore. Un ulteriore periodo di attesa rischia di azzerare le nuove immatricolazioni di veicoli a basse e zero emissioni anche nel mese di aprile. Occorre accelerare per evitare di interrompere la ripresa del mercato, come già il mese di marzo dimostra, e innescare un paradossale effetto di innalzamento dell'età media delle vetture in flotta", osserva Alberto Viano - Presidente di ANIASA.

Era da prima del COVID che non si registrava un aumento così forte nel breve termine, trainato principalmente dalle autovetture di piccola e media fascia/cilindrata, in vista della prossima stagione turistica. Sembra alle spalle il triennio 2021-2023 in cui si registravano non poche difficoltà nell'approvvigionamento di veicoli da parte di questo canale.

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello aziendale del primo trimestre di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di oltre 4 punti nel 2022, ritornando allo stesso livello del 2020, per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,5%), e infine risalire al 16,7% quest'anno. Oltre 4 noleggi su 5 sono appannaggio dei clienti business. Anche in questo caso il relativo business è stato inficiato dalla carenza degli incentivi e dall'aumento dei prezzi dei veicoli commercializzati.

I veicoli più noleggiati.

Nel noleggio a lungo termine il modello più richiesto rimane la Fiat Panda, con un deciso rialzo delle immatricolazioni: +25,08% a fronte di un mercato autovetture del long rent in ribasso del 13,55%. A seguire Nissan Qashqai (+62,16%), Volkswagen T-Roc (sugli stessi volumi dello scorso anno), Toyota Yaris Cross (+68,77%) e Kia Sportage (+21,6%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è il Fiat Ducato (+31,05%, in linea con l'incremento medio del mercato che è del +33,83%). Nelle posizioni seguenti Fiat Doblo (+47,7%), Ford Transit (+507,82%), Fiat Panda (+25,44%) e Fiat Fiorino (-31,78%).

Nel noleggio a breve termine le immatricolazioni più consistenti riguardano, tra le auto, Lancia Ypsilon, che ha quasi quadruplicato il numero di nuove targhe, Fiat 500X (molto vicina a triplicare le immatricolazioni), Fiat Panda (in leggero regresso: -7,19%), Fiat 500 (+59,36%) e Jeep Renegade (-22,07%). In ambito LCV, consistenti incrementi per tutti i veicoli della Top 5. Dal primo al quinto posto: Iveco Daily, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Isuzu N Series e Renault Trafic.

Le alimentazioni più diffuse nel settore

Nel noleggio a lungo termine l'alimentazione più diffusa è quella a benzina (41,1% di market share, comprese le mild hybrid, in crescita complessiva di oltre 2,3 punti percentuali). A seguire il diesel (+mild hybrid), scavalcato quest'anno dal benzina, che nel primo trimestre ha conquistato una quota di mercato del 36,21%, però in calo di oltre 6 punti. Le "ibride vere", ossia full e plug-in, sono cumulativamente al 18% del mercato. Mentre le full hybrid, con una quota dell'11,06%, sono in crescita significativa (di oltre 5 punti), le plug-in hybrid sono a

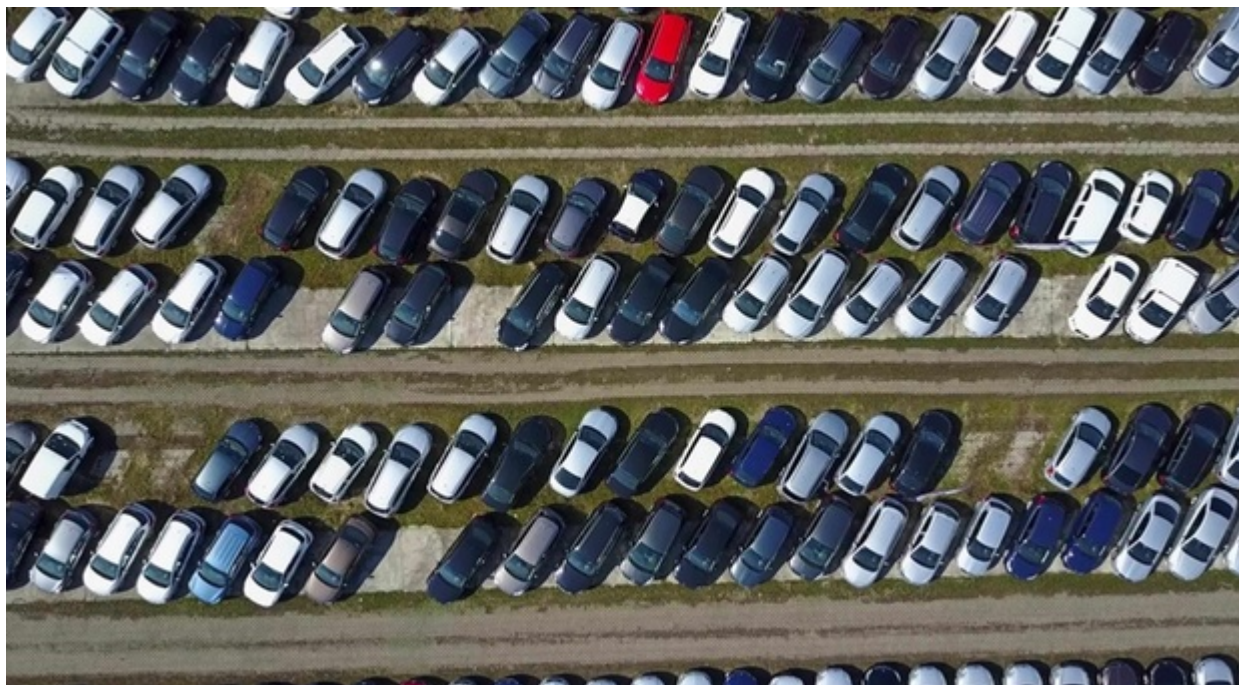
meno del 7% di quota, in flessione di 2 punti. Auto elettriche stabili al 4%, con un volume di immatricolazioni identico al primo trimestre 2023; auto a gas in regresso (-18%), con una quota di mercato inferiore all'1%.

Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene costantemente ben al di sopra dell'80% di quota: anzi, quest'anno cresce di quasi 4 punti. Stabili i mezzi commerciali a benzina, attorno al 10%, mentre gli "ibridi veri" sono a circa l'1,5% di market share. I veicoli elettrici hanno fatto segnare una battuta d'arresto, dimezzando la quota, che ora non arriva al 3,4%.

Nel noleggio a breve termine, benzina (64,91% di quota) e diesel (28,42%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Full hybrid al 3,49% di share (quasi 3 punti in più) e plug-in hybrid scesi sotto il 2% (2 punti in meno). Le auto elettriche sono quasi scomparse dal mercato dello short term (soltanto 309 immatricolazioni quest'anno). Idem per le auto a gas.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una "maggioranza bulgara" per il diesel: 94,5% di quota di mercato. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share dell'1,3%. Unica alternativa sono i veicoli commerciali a gas (3,35% di quota, stabili). Veicoli elettrici crollati sotto l'1% (quasi 4 punti in meno).

Rallenta la corsa delle immatricolazioni a noleggio. Boom del breve termine



Il settore del noleggio veicoli in Italia oggi vale più del 30% delle immatricolazioni nazionali. Il primo trimestre dell'anno ha registrato una crescita di questo canale, spinto dalle immatricolazioni del noleggio a breve termine (+71%) e dal buon andamento dei veicoli commerciali noleggiati a lungo termine (+33%).

A mettere nero su bianco i dati del settore è l'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e da Dataforce, la società di analisi di mercato.

Il noleggio veicoli quest'anno vale il 31% dell'intero mercato italiano. Una quota che, nonostante la flessione di auto registrata dal noleggio a lungo termine (NLT), ben 4,6 punti in meno dell'anno scorso che aveva però beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022, è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto al primo trimestre 2023. Un risultato determinato dalla forte crescita delle immatricolazioni NLT dei veicoli commerciali (oggi la soluzione d'acquisizione più diffusa per i veicoli da lavoro, persino più degli acquisti aziendali in proprietà diretta), nonché dall'impennata dell'inserimento di veicoli in flotta del rent-a-car, salito quest'anno oltre l'8,5% di quota di mercato (+3,2 punti), che riequilibra così la flessione del lungo termine.

"I dati relativi all'andamento delle immatricolazioni a noleggio del primo trimestre evidenziano una crescita rallentata del settore. A frenare le immatricolazioni sta contribuendo decisamente l'effetto 'annuncio incentivi' del Governo che sta provocando nelle

aziende clienti un rinvio del rinnovo delle flotte, in attesa che i nuovi incentivi (finalmente al 100% anche per il noleggio) entrino in vigore. Un ulteriore periodo di attesa rischia di azzerare le nuove immatricolazioni di veicoli a basse e zero emissioni anche nel mese di aprile. Occorre accelerare per evitare di interrompere la ripresa del mercato, come già il mese di marzo dimostra, e innescare un paradossale effetto di innalzamento dell'età media delle vetture in flotta", osserva Alberto Viano – Presidente di **ANIASA**.

Era da prima del COVID che non si registrava un aumento così forte nel breve termine, trainato principalmente dalle autovetture di piccola e media fascia/cilindrata, in vista della prossima stagione turistica. Sembra alle spalle il triennio 2021-2023 in cui si registravano non poche difficoltà nell'approvvigionamento di veicoli da parte di questo canale.

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello aziendale del primo trimestre di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di oltre 4 punti nel 2022, ritornando allo stesso livello del 2020, per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,5%), e infine risalire al 16,7% quest'anno. Oltre 4 noleggi su 5 sono appannaggio dei clienti business. Anche in questo caso il relativo business è stato inficiato dalla carenza degli incentivi e dall'aumento dei prezzi dei veicoli commercializzati.

I veicoli più noleggiati.

Nel noleggio a lungo termine il modello più richiesto rimane la Fiat Panda, con un deciso rialzo delle immatricolazioni: +25,08% a fronte di un mercato autovetture del long rent in ribasso del 13,55%. A seguire Nissan Qashqai (+62,16%), Volkswagen T-Roc (sugli stessi volumi dello scorso anno), Toyota Yaris Cross (+68,77%) e Kia Sportage (+21,6%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è il Fiat Ducato (+31,05%, in linea con l'incremento medio del mercato che è del +33,83%). Nelle posizioni seguenti Fiat Doblo (+47,7%), Ford Transit (+507,82%), Fiat Panda (+25,44%) e Fiat Fiorino (-31,78%).

Nel noleggio a breve termine le immatricolazioni più consistenti riguardano, tra le auto, Lancia Ypsilon, che ha quasi quadruplicato il numero di nuove targhe, Fiat 500X (molto vicina a triplicare le immatricolazioni), Fiat Panda (in leggero regresso: -7,19%), Fiat 500 (+59,36%) e Jeep Renegade (-22,07%). In ambito LCV, consistenti incrementi per tutti i veicoli della Top 5. Dal primo al quinto posto: Iveco Daily, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Isuzu N Series e Renault Trafic.

Le alimentazioni più diffuse nel settore

Nel noleggio a lungo termine l'alimentazione più diffusa è quella a benzina (41,1% di market share, comprese le mild hybrid, in crescita complessiva di oltre 2,3 punti percentuali). A seguire il diesel (+mild hybrid), scavalcato quest'anno dal benzina, che nel primo trimestre ha conquistato una quota di mercato del 36,21%, però in calo di oltre 6 punti. Le "ibride vere", ossia full e plug-in, sono cumulativamente al 18% del mercato. Mentre le full hybrid, con una quota dell'11,06%, sono in crescita significativa (di oltre 5 punti), le plug-in hybrid sono a meno del 7% di quota, in flessione di 2 punti. Auto elettriche stabili al 4%, con un volume di

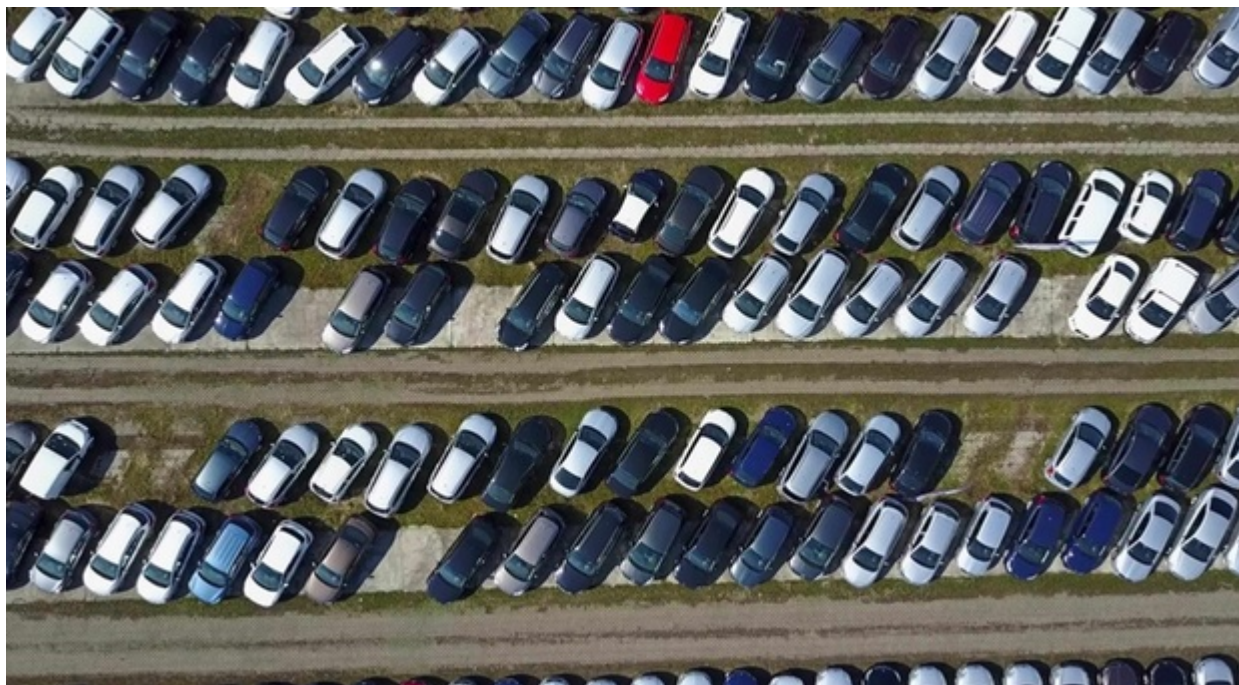
immatricolazioni identico al primo trimestre 2023; auto a gas in regresso (-18%), con una quota di mercato inferiore all'1%.

Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene costantemente ben al di sopra dell'80% di quota: anzi, quest'anno cresce di quasi 4 punti. Stabili i mezzi commerciali a benzina, attorno al 10%, mentre gli "ibridi veri" sono a circa l'1,5% di market share. I veicoli elettrici hanno fatto segnare una battuta d'arresto, dimezzando la quota, che ora non arriva al 3,4%.

Nel noleggio a breve termine, benzina (64,91% di quota) e diesel (28,42%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Full hybrid al 3,49% di share (quasi 3 punti in più) e plug-in hybrid scesi sotto il 2% (2 punti in meno). Le auto elettriche sono quasi scomparse dal mercato dello short term (soltanto 309 immatricolazioni quest'anno). Idem per le auto a gas.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una "maggioranza bulgara" per il diesel: 94,5% di quota di mercato. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share dell'1,3%. Unica alternativa sono i veicoli commerciali a gas (3,35% di quota, stabili). Veicoli elettrici crollati sotto l'1% (quasi 4 punti in meno).

Rallenta la corsa delle immatricolazioni a noleggio. Boom del breve termine



Il settore del noleggio veicoli in Italia oggi vale più del 30% delle immatricolazioni nazionali. Il primo trimestre dell'anno ha registrato una crescita di questo canale, spinto dalle immatricolazioni del noleggio a breve termine (+71%) e dal buon andamento dei veicoli commerciali noleggiati a lungo termine (+33%).

A mettere nero su bianco i dati del settore è l'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e da Dataforce, la società di analisi di mercato.

Il noleggio veicoli quest'anno vale il 31% dell'intero mercato italiano. Una quota che, nonostante la flessione di auto registrata dal noleggio a lungo termine (NLT), ben 4,6 punti in meno dell'anno scorso che aveva però beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022, è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto al primo trimestre 2023. Un risultato determinato dalla forte crescita delle immatricolazioni NLT dei veicoli commerciali (oggi la soluzione d'acquisizione più diffusa per i veicoli da lavoro, persino più degli acquisti aziendali in proprietà diretta), nonché dall'impennata dell'inserimento di veicoli in flotta del rent-a-car, salito quest'anno oltre l'8,5% di quota di mercato (+3,2 punti), che riequilibra così la flessione del lungo termine.

“I dati relativi all'andamento delle immatricolazioni a noleggio del primo trimestre evidenziano una crescita rallentata del settore. A frenare le immatricolazioni sta contribuendo decisamente l'effetto ‘annuncio incentivi’ del Governo che sta provocando nelle

aziende clienti un rinvio del rinnovo delle flotte, in attesa che i nuovi incentivi (finalmente al 100% anche per il noleggio) entrino in vigore. Un ulteriore periodo di attesa rischia di azzerare le nuove immatricolazioni di veicoli a basse e zero emissioni anche nel mese di aprile. Occorre accelerare per evitare di interrompere la ripresa del mercato, come già il mese di marzo dimostra, e innescare un paradossale effetto di innalzamento dell'età media delle vetture in flotta", osserva Alberto Viano – Presidente di **ANIASA**.

Era da prima del COVID che non si registrava un aumento così forte nel breve termine, trainato principalmente dalle autovetture di piccola e media fascia/cilindrata, in vista della prossima stagione turistica. Sembra alle spalle il triennio 2021-2023 in cui si registravano non poche difficoltà nell'approvvigionamento di veicoli da parte di questo canale.

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello aziendale del primo trimestre di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di oltre 4 punti nel 2022, ritornando allo stesso livello del 2020, per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,5%), e infine risalire al 16,7% quest'anno. Oltre 4 noleggi su 5 sono appannaggio dei clienti business. Anche in questo caso il relativo business è stato inficiato dalla carenza degli incentivi e dall'aumento dei prezzi dei veicoli commercializzati.

I veicoli più noleggiati.

Nel noleggio a lungo termine il modello più richiesto rimane la Fiat Panda, con un deciso rialzo delle immatricolazioni: +25,08% a fronte di un mercato autovetture del long rent in ribasso del 13,55%. A seguire Nissan Qashqai (+62,16%), Volkswagen T-Roc (sugli stessi volumi dello scorso anno), Toyota Yaris Cross (+68,77%) e Kia Sportage (+21,6%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è il Fiat Ducato (+31,05%, in linea con l'incremento medio del mercato che è del +33,83%). Nelle posizioni seguenti Fiat Doblo (+47,7%), Ford Transit (+507,82%), Fiat Panda (+25,44%) e Fiat Fiorino (-31,78%).

Nel noleggio a breve termine le immatricolazioni più consistenti riguardano, tra le auto, Lancia Ypsilon, che ha quasi quadruplicato il numero di nuove targhe, Fiat 500X (molto vicina a triplicare le immatricolazioni), Fiat Panda (in leggero regresso: -7,19%), Fiat 500 (+59,36%) e Jeep Renegade (-22,07%). In ambito LCV, consistenti incrementi per tutti i veicoli della Top 5. Dal primo al quinto posto: Iveco Daily, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Isuzu N Series e Renault Trafic.

Le alimentazioni più diffuse nel settore

Nel noleggio a lungo termine l'alimentazione più diffusa è quella a benzina (41,1% di market share, comprese le mild hybrid, in crescita complessiva di oltre 2,3 punti percentuali). A seguire il diesel (+mild hybrid), scavalcato quest'anno dal benzina, che nel primo trimestre ha conquistato una quota di mercato del 36,21%, però in calo di oltre 6 punti. Le "ibride vere", ossia full e plug-in, sono cumulativamente al 18% del mercato. Mentre le full hybrid, con una quota dell'11,06%, sono in crescita significativa (di oltre 5 punti), le plug-in hybrid sono a meno del 7% di quota, in flessione di 2 punti. Auto elettriche stabili al 4%, con un volume di

immatricolazioni identico al primo trimestre 2023; auto a gas in regresso (-18%), con una quota di mercato inferiore all'1%.

Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene costantemente ben al di sopra dell'80% di quota: anzi, quest'anno cresce di quasi 4 punti. Stabili i mezzi commerciali a benzina, attorno al 10%, mentre gli "ibridi veri" sono a circa l'1,5% di market share. I veicoli elettrici hanno fatto segnare una battuta d'arresto, dimezzando la quota, che ora non arriva al 3,4%.

Nel noleggio a breve termine, benzina (64,91% di quota) e diesel (28,42%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Full hybrid al 3,49% di share (quasi 3 punti in più) e plug-in hybrid scesi sotto il 2% (2 punti in meno). Le auto elettriche sono quasi scomparse dal mercato dello short term (soltanto 309 immatricolazioni quest'anno). Idem per le auto a gas.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una "maggioranza bulgara" per il diesel: 94,5% di quota di mercato. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share dell'1,3%. Unica alternativa sono i veicoli commerciali a gas (3,35% di quota, stabili). Veicoli elettrici crollati sotto l'1% (quasi 4 punti in meno).

Stangata a queste auto nel 2025: rincari inevitabili, proprietari su tutte le furie



Arrivano pessime notizie per questi proprietari d'auto in vista del nuovo anno. Si va verso un rincaro totale.

Il **2025** rischia di essere un'annata decisamente delicata e difficile per tutti gli **automobilisti** italiani. Già negli ultimi tempi, tutti coloro che possiedono un veicolo, hanno dovuto sopportare un **rincaro** netto ed evidente su diversi costi, in particolar modo sui vari tipi di carburante e sulle polizze di assicurazione RC Auto, sempre più onerose.

Nel corso del prossimo anno dovrebbero invece entrare in vigore delle **nuove aliquote di fringe benefit, previste a partire dal 30 giugno 2025**. Ciò significa una modifica verso l'alto per diverse categorie di auto e per chi usufruisce di determinati servizi, non soltanto dunque per i proprietari fisici dei veicoli a 4 ruote.

In particolare le nuove aliquote, legate non più alle emissioni ma alle motorizzazioni, andranno a colpire le cosiddette **auto aziendali**, quei veicoli appartenenti a società ed enti e concesse ai propri dipendenti mediante contratto. Urge un nuovo strumento di calcolo per i Fringe benefit dei driver che guidano auto aziendali assegnate, così come le Tabelle Aci relative ai costi

chilometrici 2025.

Fringe benefit in crescita: stangata per le auto aziendali

A lanciare l'allarme in vista del prossimo anno è stata la **Aniasa**, ovvero *l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital*. Secondo una ricerca già effettuata interpellando noleggiatori e fleet manager, molte aziende cercheranno di allungare i contratti esistenti oppure cambiare le auto già scatte pagando le penali.

Fringe benefit in crescita: stangata per le auto aziendali (Ansa foto) – Derapate.allaguida.it

Sarà d'obbligo un **appesantimento dei costi per le aziende**, costrette a rientrare nelle aliquote in crescita dei Fringe benefit, seguendo i parametri di chilometraggio e motorizzazione. Non mancano però delle possibili soluzioni in favore delle società.

Il commercialista **Stefano Sirocchi**, interpellato da *Fleet Magazine*, ha fatto presente che dovrebbe contare il momento in cui si stipula il primo contratto tra datore di lavoro e l'assegnatario dell'auto aziendale: *"Sebbene nella prassi aziendale il contratto o la **lettera di assegnazione** sia redatta e firmata dalle parti al momento della concessione del bene, e dunque quando il veicolo è disponibile, nulla osta a sottoscriverlo prima"*.

Una soluzione forse troppo semplicistica per risolvere il problema delle nuove aliquote. Le associazioni di categoria speravano negli **emendamenti** del Governo Meloni, atti a contrastare il rincaro su questi costi automobilistici. Invece sono stati tutti bocciati dalla Ragioneria dello Stato per non far mancare ai conti statali solo **8 milioni di euro**.

Legge di Bilancio e auto aziendali: stangata per benzina, diesel e ibride



Con il via definitivo del Senato alla Manovra 2025 prende corpo il nuovo regime per le vetture concesse ai dipendenti ad uso promiscuo: svantaggi o premi fiscali ora scattano in base al tipo di alimentazione

Dalla legge di Bilancio 2025 approvata il 28 dicembre in via definitiva dal Senato arriva una novità con un **impatto piuttosto rilevante** sui redditi dei dipendenti a cui vengono **concesse vetture aziendali in uso promiscuo**. Il nuovo meccanismo che calcola l'imponibile fiscale non premia più i modelli in base alle loro effettive emissioni di CO2, ma passa ora ad un **criterio generale** che **favorisce molto l'alimentazione elettrica**, misura minore quella ibride plug-in e poi **grava pesantemente sulle auto a benzina, Gpl, gasolio e full hybrid**, ovvero l'85% delle scelte per le aziendali nel nostro Paese. La novità entra in vigore a partire dal 1° gennaio 2025, ma **con effetti retroattivi**, cioè anche per le auto ordinate quest'anno.

Segui i canali social di Gazzetta Motori per news e curiosità. Siamo su Instagram, Facebook, TikTok e YouTube! Clicca e unisciti alla community!

Il nuovo meccanismo

—

L'utilizzo di una auto aziendale ad uso promiscuo, dunque anche privato, è considerato alla stregua di una somma supplementare ricevuta in busta paga, che dunque **concorre a formare il reddito** in una percentuale variabile del costo annuo chilometrico, convenzionalmente calcolato in 50 centesimi di euro da moltiplicare per la percorrenza presunta di 15 mila chilometri. Di questi **7.500 euro** solo una quota però concorreva a formare il reddito, a seconda dell'appartenenza della vettura concessa ad una determinata fascia di emissioni in CO2 in grammi a chilometro: il 25% per auto fino a 60 g/km, il 30% per quelle comprese tra 61 e 160 g/km, il 50% tra 161 e 190 g/km e il 60% se la vettura oltrepassava i 190 g/km. La seconda fascia di vetture comprese tra 61 e 160 g/km comprendeva di fatto la maggioranza dei modelli con alimentazione benzina, Gpl o gasolio e ibride, per l'equivalente di 2.250 euro in maggiore reddito lordo annuo al dipendente. Il **nuovo meccanismo** colpisce proprio queste **vetture di grande diffusione**, con una percentuale del costo da contabilizzare che **sale al 50%**, dunque **3.750 euro** di reddito aggiuntivo lordo annuo. D'altro canto, la percentuale per i **veicoli elettrici** scende al **10%**, al **20%** per le **ibride plug-in**. Secondo **Aniasa**, associazione che riunisce le aziende italiane di noleggio, la nuova tassazione **impatterà sulle buste paga di circa 1 milione di italiani**, portando le aziende a non sostituire le vetture già concesse e dunque producendo un conseguente **calo di immatricolazioni**, con minori entrate per l'Erario per 125 milioni di euro.

Automotive: le donne si fanno sempre più strada, ma resta il gap salariale



Automotive: le donne si fanno sempre più strada, ma resta il gap salariale

È giusto ancora oggi parlare di gender gap sui luoghi di lavoro e di disparità nelle retribuzioni di uomini e donne? Cosa sta facendo il settore automotive per ridurre questo differenziale? E ancora, quante e quali auto comprano e guidano le donne? Come orientano le loro scelte di acquisto sulle quattro ruote?

Per rispondere a queste domande la rivista Fleet Magazine in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio del Comune di Milano e delle Associazioni **ANIASA**, UNRAE e Valore D, ha promosso la terza edizione dell'evento Pink Motor Day.



L'edizione 2024 del Pink Motor Day si è focalizzata proprio sul gap salariale che sussiste tra i due generi, su come si manifesta nella vita lavorativa di tutti i giorni e sulle possibili strade per superarlo.

Al centro del dibattito alcuni numeri utili a definire i contorni di un problema fatto di opportunità mancate e disuguaglianze: nel 2022 lo stipendio medio di una lavoratrice donna è stato pari a 20.378 €, quello di un uomo 27.254 (dati Inps). Sempre l'Istituto pensionistico certifica che il differenziale di genere del reddito medio da lavoro supera gli 8-9 mila € nelle classi di età adulte oltre i 45 anni, toccando il massimo tra 50 e 54 anni con un differenziale di circa 9.500 € tra uomini e donne.

E in particolare l'industria automotive come sta rispondendo a questa situazione? Una survey di Gi Group Holding ha verificato come solo il 50% degli intervistati affermi che la propria azienda garantisce parità di retribuzione e opportunità alle donne e il 40,8% offre alle lavoratrici orari flessibili, congedi parentali e facilitazioni. L'Italia è però risultata, secondo lo studio, il Paese più attento tra gli 11 presi in esame nell'impegno a garantire la parità di retribuzione e opportunità di avanzamento di carriera (66%) e si è posizionata bene anche nella promozione di modelli e leadership femminile (56% delle aziende) e nell'organizzare iniziative di inclusione e sensibilizzazione (54%). Qualcosa, dunque, si sta muovendo nell'industria dell'auto, ma molto resta ancora da fare.

Il tema del gender gap è stato toccato nel video messaggio di Alessia Cappello, Assessora allo Sviluppo economico e alle Politiche del Lavoro con delega al Commercio, alla Moda e al Design del Comune di Milano: "Serve un cambiamento culturale per cancellare i molti

stereotipi che resistono. Ancora oggi si parla di lavori da donne e lavori da uomini. Come Comune di Milano abbiamo avviato diverse iniziative per promuovere l'empowerment femminile, ad esempio supportando le donne (circa 55.000) che sono uscite dal mondo del lavoro nel corso della pandemia oppure, con il progetto "Mentorship Milano", dando a 150 giovani ragazze l'opportunità di essere affiancate da donne affermate che le hanno supportate a sbloccare i propri talenti e capacità. Altro efficace strumento messo in campo dalla nostra amministrazione è la premialità nei bandi di gara pubblici nei confronti delle imprese che hanno conseguito la certificazione della parità di genere".

L'evento è stato, inoltre, occasione anche per la presentazione dell'analisi "Le Donne e l'auto", illustrata da Cristiana Petrucci - Responsabile Centro Studi e Statistiche di UNRAE che ha fatto il punto sugli acquisti di vetture da parte delle donne. Lo studio ha evidenziato come nel 2023 4 vetture su 10 siano state comprate da donne, ad un costo medio di 24.500 € (7mila € in meno degli uomini che spendono in media oltre 31mila euro). Sulla stessa percentuale si attesta il numero di auto circolanti guidate da donne (40% delle oltre 31 milioni del parco privati). Le auto preferite dalle donne si concentrano nei segmenti A e B, insieme ben l'82% del totale, contro circa il 60% degli uomini che, invece, presidiano in modo significativo anche il segmento C. Una scelta che rivela come in molti casi la vettura intestata a una donna sia la seconda auto di famiglia con necessità dimensionali più contenute. Infine, l'analisi registra anche le preferenze relative alle motorizzazioni: in testa è il motore a benzina (scelto dal 38,3% delle donne), seguito dall'ibrido (35,6%), poi GPL (14,6%). Il diesel si ferma al 7,2% (tra gli uomini raggiunge l'11,7%), mentre l'elettrico è al 2,8%, ben sotto la media nazionale.

Dagli interventi delle manager, imprenditrici e giornaliste registrati nel corso dell'evento è emersa la necessità per le aziende automotive e del settore della mobilità di puntare sulla parità di genere, non solo per una questione etica, ma per migliorare la propria competitività: alla luce della crescente platea di donne che oggi acquistano un'auto, avere una o più donne nel top management, che sappiano intercettare le esigenze e le preferenze di questo importante segmento di mercato, può risultare un fattore determinante.

Barbara Falcomer - Managing Director di Valore D ha evidenziato come: "Registriamo una minore presenza di donne (sono circa il 40% della popolazione aziendale), le dirigenti sono circa il 23% e i quadri un terzo. Il divario di genere è purtroppo ancora molto evidente per ragioni culturali, sociali ed economiche che richiedono tempi lunghi e un approccio sistemico per essere modificate".

Sui numeri che certificano il gender gap relativo alla retribuzione si è focalizzato l'intervento di Rita Querzè - autrice del libro "Donne e lavoro. Rivoluzione in sei mosse": "Il divario retributivo medio tra uomini e donne per ogni ora lavorata in Europa è del 12,7% (dati Eurostat). La parità retributiva è formalmente garantita, ma non quella sostanziale. Le donne lavorano in settori meno remunerati e fanno meno carriera, guadagnano meno fin da subito: a 5 anni dalla laurea, le donne guadagnano il 16,9% in meno degli uomini (dati Almalaurea 2021). Secondo i dati Eurostat le donne dirigenti in Italia guadagnano il 23% in meno dei maschi, secondo l'Istat il 27,3% in meno. Di conseguenza anche le pensioni sono il 36% più basse".

Automotive: le donne si fanno sempre più strada, ma resta il gap salariale



È giusto ancora oggi parlare di gender gap sui luoghi di lavoro e di disparità nelle retribuzioni di uomini e donne? Cosa sta facendo il settore automotive per ridurre questo differenziale? E ancora, quante e quali auto comprano e guidano le donne? Come orientano le loro scelte di acquisto sulle quattro ruote?

Per rispondere a queste domande la rivista Fleet Magazine in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio del Comune di Milano e delle Associazioni **ANIASA**, UNRAE e Valore D, ha promosso la terza edizione dell'evento Pink Motor Day.



L'edizione 2024 del Pink Motor Day si è focalizzata proprio sul gap salariale che sussiste tra i due generi, su come si manifesta nella vita lavorativa di tutti i giorni e sulle possibili strade per superarlo.

Al centro del dibattito alcuni numeri utili a definire i contorni di un problema fatto di opportunità mancate e disuguaglianze: nel 2022 lo stipendio medio di una lavoratrice donna è stato pari a 20.378 €, quello di un uomo 27.254 (dati Inps). Sempre l'Istituto pensionistico certifica che il differenziale di genere del reddito medio da lavoro supera gli 8-9 mila € nelle classi di età adulte oltre i 45 anni, toccando il massimo tra 50 e 54 anni con un differenziale di circa 9.500 € tra uomini e donne.

E in particolare l'industria automotive come sta rispondendo a questa situazione? Una survey di Gi Group Holding ha verificato come solo il 50% degli intervistati affermi che la propria azienda garantisce parità di retribuzione e opportunità alle donne e il 40,8% offre alle lavoratrici orari flessibili, congedi parentali e facilitazioni. L'Italia è però risultata, secondo lo studio, il Paese più attento tra gli 11 presi in esame nell'impegno a garantire la parità di retribuzione e opportunità di avanzamento di carriera (66%) e si è posizionata bene anche nella promozione di modelli e leadership femminile (56% delle aziende) e nell'organizzare iniziative di inclusione e sensibilizzazione (54%). Qualcosa, dunque, si sta muovendo nell'industria dell'auto, ma molto resta ancora da fare.

Il tema del gender gap è stato toccato nel video messaggio di Alessia Cappello, Assessora allo Sviluppo economico e alle Politiche del Lavoro con delega al Commercio, alla Moda e al Design del Comune di Milano: "Serve un cambiamento culturale per cancellare i molti

stereotipi che resistono. Ancora oggi si parla di lavori da donne e lavori da uomini. Come Comune di Milano abbiamo avviato diverse iniziative per promuovere l'empowerment femminile, ad esempio supportando le donne (circa 55.000) che sono uscite dal mondo del lavoro nel corso della pandemia oppure, con il progetto "Mentorship Milano", dando a 150 giovani ragazze l'opportunità di essere affiancate da donne affermate che le hanno supportate a sbloccare i propri talenti e capacità. Altro efficace strumento messo in campo dalla nostra amministrazione è la premialità nei bandi di gara pubblici nei confronti delle imprese che hanno conseguito la certificazione della parità di genere".

L'evento è stato, inoltre, occasione anche per la presentazione dell'analisi "Le Donne e l'auto", illustrata da Cristiana Petrucci - Responsabile Centro Studi e Statistiche di UNRAE che ha fatto il punto sugli acquisti di vetture da parte delle donne. Lo studio ha evidenziato come nel 2023 4 vetture su 10 siano state comprate da donne, ad un costo medio di 24.500 € (7mila € in meno degli uomini che spendono in media oltre 31mila euro). Sulla stessa percentuale si attesta il numero di auto circolanti guidate da donne (40% delle oltre 31 milioni del parco privati). Le auto preferite dalle donne si concentrano nei segmenti A e B, insieme ben l'82% del totale, contro circa il 60% degli uomini che, invece, presidiano in modo significativo anche il segmento C. Una scelta che rivela come in molti casi la vettura intestata a una donna sia la seconda auto di famiglia con necessità dimensionali più contenute. Infine, l'analisi registra anche le preferenze relative alle motorizzazioni: in testa è il motore a benzina (scelto dal 38,3% delle donne), seguito dall'ibrido (35,6%), poi GPL (14,6%). Il diesel si ferma al 7,2% (tra gli uomini raggiunge l'11,7%), mentre l'elettrico è al 2,8%, ben sotto la media nazionale.

Dagli interventi delle manager, imprenditrici e giornaliste registrati nel corso dell'evento è emersa la necessità per le aziende automotive e del settore della mobilità di puntare sulla parità di genere, non solo per una questione etica, ma per migliorare la propria competitività: alla luce della crescente platea di donne che oggi acquistano un'auto, avere una o più donne nel top management, che sappiano intercettare le esigenze e le preferenze di questo importante segmento di mercato, può risultare un fattore determinante.

Barbara Falcomer - Managing Director di Valore D ha evidenziato come: "Registriamo una minore presenza di donne (sono circa il 40% della popolazione aziendale), le dirigenti sono circa il 23% e i quadri un terzo. Il divario di genere è purtroppo ancora molto evidente per ragioni culturali, sociali ed economiche che richiedono tempi lunghi e un approccio sistemico per essere modificate".

Sui numeri che certificano il gender gap relativo alla retribuzione si è focalizzato l'intervento di Rita Querzè - autrice del libro "Donne e lavoro. Rivoluzione in sei mosse": "Il divario retributivo medio tra uomini e donne per ogni ora lavorata in Europa è del 12,7% (dati Eurostat). La parità retributiva è formalmente garantita, ma non quella sostanziale. Le donne lavorano in settori meno remunerati e fanno meno carriera, guadagnano meno fin da subito: a 5 anni dalla laurea, le donne guadagnano il 16,9% in meno degli uomini (dati Almalaurea 2021). Secondo i dati Eurostat le donne dirigenti in Italia guadagnano il 23% in meno dei maschi, secondo l'Istat il 27,3% in meno. Di conseguenza anche le pensioni sono il 36% più basse".

Automotive: le donne si fanno sempre più strada, ma resta il gap salariale



È giusto ancora oggi parlare di gender gap sui luoghi di lavoro e di disparità nelle retribuzioni di uomini e donne? Cosa sta facendo il settore automotive per ridurre questo differenziale? E ancora, quante e quali auto comprano e guidano le donne? Come orientano le loro scelte di acquisto sulle quattro ruote?

Per rispondere a queste domande la rivista Fleet Magazine in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio del Comune di Milano e delle Associazioni **ANIASA**, UNRAE e Valore D, ha promosso la terza edizione dell'evento Pink Motor Day.



L'edizione 2024 del Pink Motor Day si è focalizzata proprio sul gap salariale che sussiste tra i due generi, su come si manifesta nella vita lavorativa di tutti i giorni e sulle possibili strade per superarlo.

Al centro del dibattito alcuni numeri utili a definire i contorni di un problema fatto di opportunità mancate e disuguaglianze: nel 2022 lo stipendio medio di una lavoratrice donna è stato pari a 20.378 €, quello di un uomo 27.254 (dati Inps). Sempre l'Istituto pensionistico certifica che il differenziale di genere del reddito medio da lavoro supera gli 8-9 mila € nelle classi di età adulte oltre i 45 anni, toccando il massimo tra 50 e 54 anni con un differenziale di circa 9.500 € tra uomini e donne.

E in particolare l'industria automotive come sta rispondendo a questa situazione? Una survey di Gi Group Holding ha verificato come solo il 50% degli intervistati affermi che la propria azienda garantisce parità di retribuzione e opportunità alle donne e il 40,8% offre alle lavoratrici orari flessibili, congedi parentali e facilitazioni. L'Italia è però risultata, secondo lo studio, il Paese più attento tra gli 11 presi in esame nell'impegno a garantire la parità di retribuzione e opportunità di avanzamento di carriera (66%) e si è posizionata bene anche nella promozione di modelli e leadership femminile (56% delle aziende) e nell'organizzare iniziative di inclusione e sensibilizzazione (54%). Qualcosa, dunque, si sta muovendo nell'industria dell'auto, ma molto resta ancora da fare.

Il tema del gender gap è stato toccato nel video messaggio di Alessia Cappello, Assessora allo Sviluppo economico e alle Politiche del Lavoro con delega al Commercio, alla Moda e al Design del Comune di Milano: "Serve un cambiamento culturale per cancellare i molti

stereotipi che resistono. Ancora oggi si parla di lavori da donne e lavori da uomini. Come Comune di Milano abbiamo avviato diverse iniziative per promuovere l'empowerment femminile, ad esempio supportando le donne (circa 55.000) che sono uscite dal mondo del lavoro nel corso della pandemia oppure, con il progetto "Mentorship Milano", dando a 150 giovani ragazze l'opportunità di essere affiancate da donne affermate che le hanno supportate a sbloccare i propri talenti e capacità. Altro efficace strumento messo in campo dalla nostra amministrazione è la premialità nei bandi di gara pubblici nei confronti delle imprese che hanno conseguito la certificazione della parità di genere".

L'evento è stato, inoltre, occasione anche per la presentazione dell'analisi "Le Donne e l'auto", illustrata da Cristiana Petrucci - Responsabile Centro Studi e Statistiche di UNRAE che ha fatto il punto sugli acquisti di vetture da parte delle donne. Lo studio ha evidenziato come nel 2023 4 vetture su 10 siano state comprate da donne, ad un costo medio di 24.500 € (7mila € in meno degli uomini che spendono in media oltre 31mila euro). Sulla stessa percentuale si attesta il numero di auto circolanti guidate da donne (40% delle oltre 31 milioni del parco privati). Le auto preferite dalle donne si concentrano nei segmenti A e B, insieme ben l'82% del totale, contro circa il 60% degli uomini che, invece, presidiano in modo significativo anche il segmento C. Una scelta che rivela come in molti casi la vettura intestata a una donna sia la seconda auto di famiglia con necessità dimensionali più contenute. Infine, l'analisi registra anche le preferenze relative alle motorizzazioni: in testa è il motore a benzina (scelto dal 38,3% delle donne), seguito dall'ibrido (35,6%), poi GPL (14,6%). Il diesel si ferma al 7,2% (tra gli uomini raggiunge l'11,7%), mentre l'elettrico è al 2,8%, ben sotto la media nazionale.

Dagli interventi delle manager, imprenditrici e giornaliste registrati nel corso dell'evento è emersa la necessità per le aziende automotive e del settore della mobilità di puntare sulla parità di genere, non solo per una questione etica, ma per migliorare la propria competitività: alla luce della crescente platea di donne che oggi acquistano un'auto, avere una o più donne nel top management, che sappiano intercettare le esigenze e le preferenze di questo importante segmento di mercato, può risultare un fattore determinante.

Barbara Falcomer - Managing Director di Valore D ha evidenziato come: "Registriamo una minore presenza di donne (sono circa il 40% della popolazione aziendale), le dirigenti sono circa il 23% e i quadri un terzo. Il divario di genere è purtroppo ancora molto evidente per ragioni culturali, sociali ed economiche che richiedono tempi lunghi e un approccio sistemico per essere modificate".

Sui numeri che certificano il gender gap relativo alla retribuzione si è focalizzato l'intervento di Rita Querzè - autrice del libro "Donne e lavoro. Rivoluzione in sei mosse": "Il divario retributivo medio tra uomini e donne per ogni ora lavorata in Europa è del 12,7% (dati Eurostat). La parità retributiva è formalmente garantita, ma non quella sostanziale. Le donne lavorano in settori meno remunerati e fanno meno carriera, guadagnano meno fin da subito: a 5 anni dalla laurea, le donne guadagnano il 16,9% in meno degli uomini (dati Almalaurea 2021). Secondo i dati Eurostat le donne dirigenti in Italia guadagnano il 23% in meno dei maschi, secondo l'Istat il 27,3% in meno. Di conseguenza anche le pensioni sono il 36% più basse".

Normative La Manovra 2025 è legge: ecco le sei novità per l'auto



Uno: auto aziendali.

Dal 1° gennaio 2025, cambieranno le tasse sulle auto aziendali a uso promiscuo. Per calcolare l'imposta, non conterà più la quantità di emissioni inquinanti del veicolo, ma il tipo di alimentazione. I dipendenti - se riceveranno come benefit la vettura aziendale che possono usare anche nella propria vita privata - pagheranno più tasse di prima nel caso in cui il mezzo sia a benzina o diesel (ibride non ricaricabili incluse) e meno tasse nel caso in cui la macchina sia elettrica o ibrida plug-in. Per il calcolo del benefit nei nuovi contratti stipulati dal 1° gennaio 2025 (parliamo di criteri di determinazione dell'imponibile), le percentuali saranno del 10% con l'attribuzione di veicoli elettrici, del 20% per gli ibridi plug-in e del 50% nel restante delle auto. Le percentuali si applicheranno all'importo forfettario determinato tramite il costo chilometrico su base dati Aci (le note Tabelle), con percorrenza convenzionale annua di 15 mila km. L'**Aniasa** (Associazione autonoleggio) stima un aumento del 67% della tassazione per le ibride (non alla spina) e le termiche Euro 6. Viceversa, le auto aziendali elettriche abbattano i costi rientrando facilmente nella soglia di esenzione di fringe benefit.

Due: soglia di esenzione

I fringe benefit vengono confermati: nel triennio 2025/27, la soglia di esenzione fiscale resta di 1.000 euro per tutti, mentre sale a 2 mila euro per i lavoratori con figli a carico. I fringe benefit crescono per i nuovi assunti che accettano di trasferire la residenza di oltre 100 km.

Tre: Fondo automotive

Stanziati 400 milioni di euro divisi su due anni per il Fondo Automotive: 200 milioni per il 2026 e altrettanti per il 2027. Risorse - gestite dal ministero delle Imprese - non per i classici incentivi lato domanda (gli ecobonus, gli sconti statali sulle auto), ma a favore dell'industria, e quindi a tutela della competitività sul mercato interno e internazionale, con benefici teorici sui livelli occupazionali sia di chi produce sia dell'indotto. Lo strumento era stato varato nel 2022 per rilanciare il comparto grazie a una dotazione iniziale di 8,7 miliardi di euro, nel 2024 ridotta a 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e un miliardo l'anno dal 2026 al 2030): a fine ottobre 2024, la decisione del governo di tagliare 4,6 miliardi di euro.

Quattro: ponte sullo Stretto.

Nuovi fondi per finanziare la monumentale opera fino al 2032, con un incremento di 1,4 miliardi. Il costo complessivo sarà quindi di 13 miliardi, rispetto agli 11,6 miliardi della Manovra 2024.

Cinque: autostrade.

Arriva una nuova convenzione tra ministero delle Infrastrutture e Anas con una concessione di 50 anni. Invece, è saltato l'incremento dell'1,8% per il 2025 dei pedaggi autostradali (emendamento al disegno legge inserito da qualche misteriosa "manina").

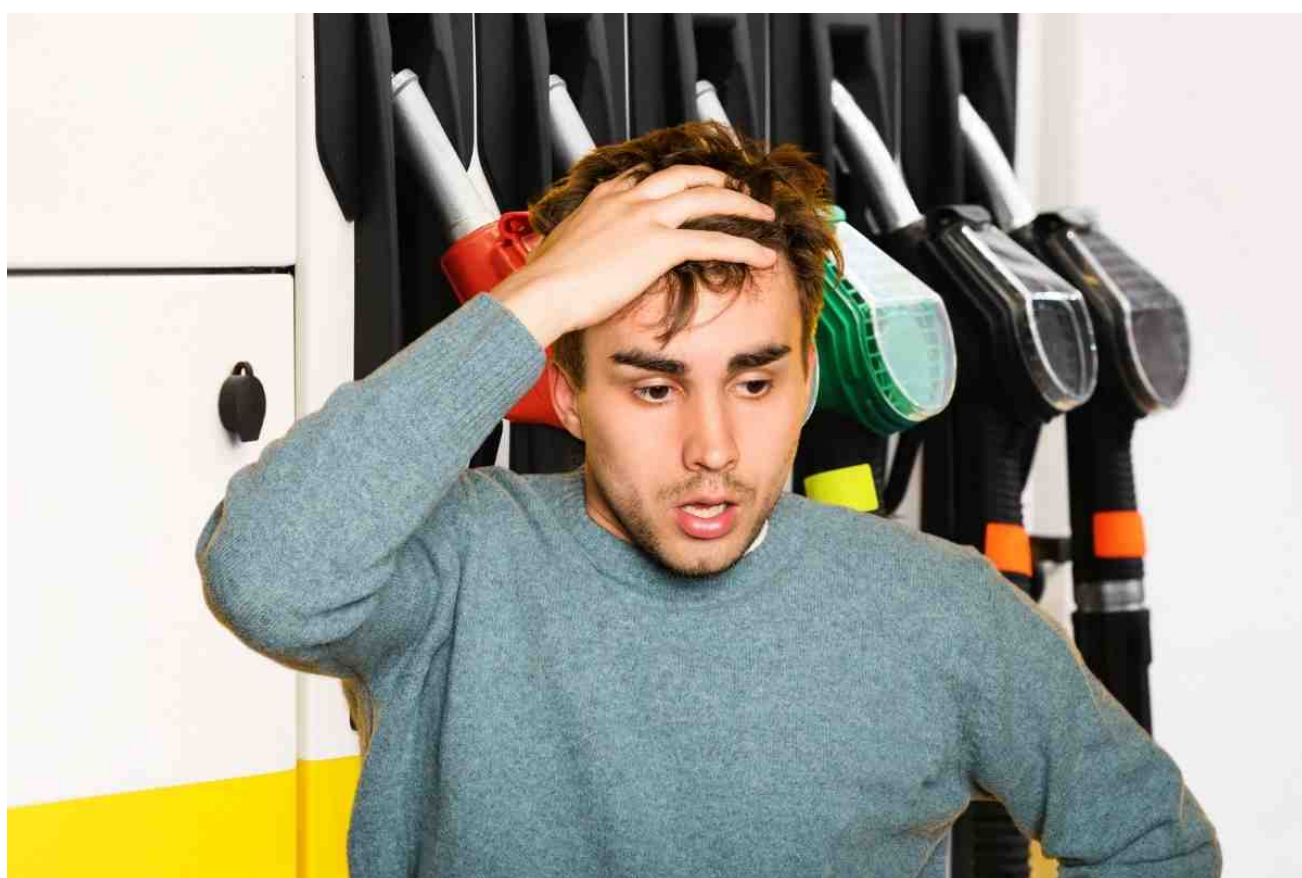
Sei: deduzioni per le assicurazioni.

La Manovra 2025 prevede - a carico di assicurazioni e banche - il posticipo di deduzioni fiscali per il 2025 e il 2026, recuperate a scaglioni fino al 2030. C'è inoltre un anticipo dell'imposta di bollo da parte delle assicurazioni. L'anticipo delle imposte differite di banche e assicurazioni per il 2025 e 2026 sarà di 3,5 miliardi di euro.

Stangata benzina e diesel, l'ufficialità è una mannaia: mani nei capelli per i proprietari

Il 2025 si apre con un duro colpo per chi guida un'auto aziendale. La nuova legge di Bilancio è un regalo avvelenato che farà tremare i portafogli di migliaia di lavoratori italiani.

Le lancette dell'orologio non hanno ancora segnato l'inizio del nuovo anno quando il Senato, nell'ultima seduta del 28 dicembre, ha dato il via libera definitivo alla manovra che rivoluziona il sistema dei benefit aziendali. Se fino a ieri l'auto aziendale era un vantaggio ambitissimo, oggi potrebbe diventarlo decisamente meno



Stangata benzina e diesel - allguida.it

Una catastrofe sul mondo delle quattro ruote, che colpisce soprattutto chi guida veicoli tradizionali. Il cambiamento arriva proprio mentre le aziende italiane continuano a preferire in modo schiacciante i motori termici, con l'85% delle flotte ancora composte da auto a benzina, diesel e ibride tradizionali.

I numeri parlano chiaro

Il nuovo calcolo fiscale trasforma radicalmente lo scenario per i dipendenti con auto aziendale. **Prendiamo il caso più comune:** un'auto con emissioni tra 61 e 160 grammi di CO2

per chilometro. Fino ad oggi, il dipendente vedeva aumentare il proprio reddito imponibile del 30% del valore convenzionale del benefit. Dal primo gennaio questo valore schizzerà al 50%, trasformando i 2.250 euro annui di reddito aggiuntivo in 3.750 euro. Un salasso che peserà come un macigno sulle buste paga.



Auto aziendali, conti da rifare – allguida.it

Il legislatore ha deciso di **giocare col bastone e con la carota**. Gli automobilisti elettrici potranno sorridere: per loro la percentuale precipita al 10%, mentre le ibride plug-in pagheranno il 20%. Una scelta che sembra voler spingere con forza verso la mobilità sostenibile, anche se il mercato italiano non sembra ancora pronto per questo salto. Si vuole insomma usare la leva fiscale per convincere chi non sembra essere assolutamente convinte. Un piccolo ricatto, a fin di bene ambientale, diciamo così.

Le conseguenze potrebbero essere devastanti per l'intero settore automotive. L'**Aniasa** lancia l'allarme: la **nuova tassazione colpirà circa un milione di italiani**. Le aziende, schiacciate tra costi crescenti e complessità burocratiche, potrebbero decidere di congelare il rinnovo delle flotte. Un effetto domino che rischia di costare all'Erario 125 milioni di euro di mancate entrate.

La ciliegina sulla torta è la retroattività della norma: il nuovo regime si applicherà anche alle auto ordinate quest'anno. Una sorpresa amara per chi aveva già pianificato il cambio della vettura aziendale. Il risultato è una brutta patata, parecchio bollente, tra le mani. Il settore trema, mentre i dipendenti fanno i conti con una riforma che sembra premiare più le intenzioni green che la realtà del mercato italiano.

Manovra 2025: ecco quali sono le principali novità per le auto

Per quanto riguarda il comparto automobilistico, sono state introdotte sei importanti misure specifiche



La **Legge di Bilancio per il 2025**, che prevede interventi per un totale di 28,4 miliardi di euro, è stata definitivamente approvata, ottenendo il via libera del Senato nella giornata di sabato **28 dicembre 2024**. I voti favorevoli sono stati 112, mentre 67 senatori si sono espressi contro e uno si è astenuto. Dopo un esame durato due mesi alla Camera dei Deputati, il Senato ha dato il proprio assenso in tempi rapidissimi, concludendo l'iter legislativo in appena una settimana. L'obiettivo del governo con la **manovra 2025** era infatti quello di approvare la manovra entro il 31 dicembre, evitando così il rischio di entrare in esercizio provvisorio. Per quanto riguarda il comparto automobilistico, sono state introdotte sei importanti misure specifiche.

Ecco cosa prevede per il settore auto la Manovra 2025

La prima novità della manovra 2025 per le auto è che dal 1° gennaio 2025, cambiano **le tasse sulle auto aziendali** a uso promiscuo. L'imposta sarà basata sul tipo di alimentazione, con meno tasse per auto elettriche o ibride plug-in e più tasse per benzina, diesel e ibride non ricaricabili. Per i nuovi contratti, il benefit imponibile sarà calcolato con percentuali: 10% per veicoli elettrici, 20% per plug-in e 50% per le altre, applicate al costo chilometrico Aci. **Aniasa** prevede aumenti del 67% per ibride e termiche Euro 6. La seconda novità riguarda i **fringe benefit** che rimangono confermati fino a 1.000 euro per tutti e fino a 2.000 per i lavoratori

con figli. Essi inoltre crescono per i nuovi assunti che cambiano residenza **oltre 100 km.**

La terza novità per il settore auto è che la Manovra 2025 destina 400 milioni di euro **al Fondo Automotive per il 2026-2027**, mirati a sostenere l'industria e l'occupazione, ma non per incentivi diretti agli acquirenti. La dotazione originaria del Fondo, varata nel 2022, è stata ridotta da 8,7 a 5,75 miliardi. La quarta novità riguarda lo stanziamento di 1,4 miliardi aggiuntivi per **il Ponte sullo Stretto**, portando il costo totale a 13 miliardi. La quinta novità riguarda invece **le autostrade**, per le quali è stata approvata una concessione Anas di 50 anni, mentre l'aumento dei pedaggi è stato bloccato.

Infine nella Manovra 2025 è previsto, per **banche e assicurazioni**, il rinvio delle deduzioni fiscali relative agli anni 2025 e 2026, che verranno recuperate gradualmente entro il 2030. Inoltre, le assicurazioni dovranno anticipare il versamento dell'imposta di bollo. Complessivamente, l'anticipo delle imposte differite da parte di banche e assicurazioni per il biennio 2025-2026 ammonta a 3,5 miliardi di euro.

Manovra Aumentano le tasse per le auto aziendali



Una delle novità della **legge Bilancio 2025** maggiormente oggetto di polemiche riguarda la riforma dei fringe benefit sulle auto aziendali in uso promiscuo. Il primo risultato è un significativo aumento del valore del fringe benefit in busta paga, che comporta maggiori ritenute fiscali e previdenziali. Insomma, più tasse a carico di chi guida veicoli con emissioni di CO₂ da 61 a 160 g/km immatricolati e assegnati in uso promiscuo dal 1° gennaio 2025, che sono le più diffuse nel settore. Il taglio in busta paga corrisponde a circa 100 euro netti al mese.

Fra teoria e realtà. Sulla carta, l'intento del governo sarebbe quello di incentivare la diffusione delle vetture con minori emissioni di CO₂ allo scarico, ossia elettriche e ibride plug-in. Le vetture preferite fra quelle da lavoro sono però quelle a benzina, ibride e diesel (di qualunque tipo, fuorché ricaricabili): per questi veicoli i rimborsi scendono perché cala il costo chilometrico, come da tabelle Aci in Gazzetta Ufficiale del 30 dicembre 2024.

La nuova regola. Il valore del fringe benefit per le auto di nuova immatricolazione (concesse in uso promiscuo con contratti stipulati dal 1° gennaio 2025) è del 50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15 mila km, in base al costo chilometrico Aci. Scende al 20% per le ibride plug-in, e al 10% per le elettriche. Una rivoluzione rispetto a quanto avveniva per i contratti stipulati dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024, quando le percentuali erano legate solo alle emissioni: alle fasce di CO₂ 0-60 g/km, 61-160, 161-190 e da 191 corrispondevano rispettivamente i coefficienti 25%, 30%, 50% e 60%.

Seconda conseguenza. Siccome le auto assegnate sino al 31 dicembre 2024 seguono tuttora la vecchia normativa (tassazione inferiore), le aziende tenderanno a prorogare i contratti con le società di noleggio a lungo termine, continuando ad attribuire quelle auto ai conducenti. Oppure, in caso di una flotta in proprietà, ritarderanno l'acquisto di macchine nuove da far guidare a dipendenti e collaboratori. L'**Aniasa** (Associazione autonoleggio) stima per il 2025 un crollo del 30% delle immatricolazioni da parte dei noleggiatori (-60 mila unità) e del 20% degli acquisti diretti (-15 mila). Mercato del nuovo azzoppato di 75 mila esemplari, con minori entrate per l'erario di 125 milioni di euro, senza contare le possibili ricadute su ambiente e sicurezza stradale.

Auto aziendali come benefit: nel 2025 si pagheranno più tasse se la propulsione non è elettrica

Brutte notizie per tutti quei dipendenti che hanno la fortuna di annoverare tra i propri benefit l'uso personale e privato dell'auto aziendale. La Legge di bilancio relativa a quest'anno infatti, come anticipato da *StartupItalia*, tasserà maggiormente le vetture dotate di motore endotermico così da favorire l'acquisto, da parte delle imprese, di flotte elettriche.

Auto aziendali, come si calcola l'imponibile

Per il calcolo di determinazione dell'imponibile del benefit nei nuovi contratti stipulati dal 1° gennaio 2025, le percentuali saranno del 10% per ciò che concerne i veicoli elettrici, del 20% per gli ibridi plug-in e del 50% per le auto aziendali diesel e benzina.

Tali percentuali si applicheranno all'importo forfettario determinato tramite il costo chilometrico sulle tabelle Aci con percorrenza convenzionale annua di 15 mila km. L'**Aniasa** (Associazione autonoleggio) stima un aumento del 67% della tassazione per le ibride non alla spina e le termiche Euro 6.

Auto aziendali come benefit: maggiore tassazione per propulsioni non elettriche nel futuro



Auto aziendali e nuove normative fiscali

La recente Legge di bilancio ha introdotto importanti modifiche fiscali per i veicoli aziendali, con l'obiettivo di incentivare l'adozione di auto elettriche e sostenere la transizione verso una mobilità più ecologica. Tali disposizioni, in vigore a partire dal 1° gennaio 2025, impatteranno significativamente il regime fiscale applicabile ai benefit di auto aziendali, rendendo particolarmente sfavorevoli le condizioni per i veicoli alimentati con motori tradizionali.

In questo nuovo contesto normativo, il calcolo dell'imponibile per i dipendenti che usufruiscono di un'auto aziendale cambierà radicalmente, portando a una tassazione più elevata per le vetture non elettriche. Le percentuali stabilite prevedono un'imposizione del 10% per i veicoli elettrici, del 20% per gli ibridi plug-in e un significativo 50% per i tradizionali motori a combustione interna, inclusi diesel e benzina.

Questa decisione rappresenta una risposta diretta alle crescenti preoccupazioni ambientali e alla necessità di ridurre l'impatto delle emissioni inquinanti. L'Associazione autonoleggio ha già messo in guardia sulle conseguenze di queste nuove regole, anticipando un possibile incremento del 67% della tassazione sulle ibride non alla spina e sulle vetture termiche Euro 6.

Con queste misure, si mira a disincentivare l'uso di veicoli meno ecologici e promuovere l'acquisto di flotte aziendali elettriche, ponendo le basi per un cambiamento radicale nel

panorama degli autocommerciali in Italia nei prossimi anni.

Aumento della tassazione per i veicoli non elettrici

La Legge di bilancio attualmente in vigore preannuncia un forte incremento della tassazione per i veicoli tradizionali, inclusi quelli con motore diesel e benzina. Secondo le stime diffuse dall'Associazione autonoleggio, si prevede un rialzo della tassazione fino al 67% per i veicoli ibridi non plug-in e per le vetture a combustione interna di classe Euro 6. Questo cambiamento normativo ha un impatto diretto sui benefit assegnati ai dipendenti e sulle politiche di mobilità delle aziende.

La ratio di questa decisione è chiara: promuovere una transizione verso forme di mobilità più sostenibile, incentivando l'adozione massiccia di veicoli elettrici. A partire dal 2025, i dipendenti che beneficeranno di auto aziendali a motore tradizionale dovranno affrontare una tassazione significativamente più onerosa, rendendo l'idoneità di tali veicoli come benefit aziendale meno attraente.

Le aziende dovranno rivedere le proprie flotte auto e considerare l'introduzione di veicoli alternativi, per contenere i costi legati a questa nuova imposizione fiscale. È, quindi, fondamentale che le imprese valutino strategicamente quali veicoli includere nei propri contratti di leasing e di noleggio, spiando l'effetto immediato che tali scelte avranno sia sulla loro redditività sia sulla soddisfazione dei dipendenti.

Si tratta di un mutamento che non solo influenzerà le politiche aziendali, ma ancor di più impatterà il modo in cui i dipendenti percepiscono i benefit ammessi, spostando l'attenzione verso soluzioni più ecologiche e innovative. In questa ottica, il futuro delle flotte aziendali non potrà prescindere dall'elettrificazione.

Modalità di calcolo dell'imponibile

Con l'introduzione delle nuove normative fiscali, il calcolo dell'imponibile per le auto aziendali subirà una trasformazione significativa, influenzando il regime di tassazione dei benefit offerti ai dipendenti. A partire dal 1° gennaio 2025, le percentuali stabilite per le diverse tipologie di veicoli saranno fondamentali nel determinare l'importo da tassare. In particolare, i veicoli elettrici beneficeranno di un'imposizione ridotta, fissata al **10%**. Gli ibridi plug-in vedranno un'imposta pari al **20%**, mentre le auto con motore a combustione interna, inclusi diesel e benzina, subiranno una tassazione molto più gravosa, arrivando al **50%**.

Questo nuovo sistema si basa su un importo forfettario calcolato secondo il costo chilometrico fornito dalle tabelle Aci, considerando una percorrenza annuale convenzionale di **15.000 km**. Sorprendentemente, l'**Aniasa** ha previsto un incremento della tassazione del **67%** per le ibride non plug-in e per le vetture di classe Euro 6, evidenziando l'impatto diretto di queste misure sulle decisioni aziendali.

Il rationale dietro questo cambiamento normativo è duplice: da un lato, si incoraggia

l'acquisto di auto aziendali più ecologiche e sostenibili; dall'altro, si responsabilizzano le aziende nel considerare l'impatto delle loro scelte sul clima e sull'ambiente. Le aziende, quindi, si troveranno nella necessità di rivedere le proprie strategie di mobilità, spostando il focus verso veicoli elettrici e ibridi per ottimizzare i costi legati alla tassazione. L'adeguamento a queste normative sarà cruciale per garantire un equilibrio tra sostenibilità e convenienza economica.

Confronto tra veicoli elettrici e tradizionali

Le recenti modifiche fiscali imposte dalla Legge di bilancio pongono in evidenza un netto divario tra le auto elettriche e quelle a combustione interna, evidenziando le contraddizioni del sistema di taxing attuale. La tassazione favorevole per i veicoli elettrici, fissata al **10%**, si contrapone a un'imposizione del **50%** per le vetture diesel e benzina. Questo sistema è stato concepito per incentivare le aziende a rivedere le loro flotte e abbracciare alternative più sostenibili.

Le aziende si troveranno a dover considerare attentamente il rapporto costo-beneficio nell'assegnare auto aziendali come benefit ai propri dipendenti. Le auto elettriche non solo comportano una minore tassazione sul benefit, ma possono rappresentare anche un risparmio sui costi operativi a lungo termine, grazie a minori spese per il carburante e una manutenzione generalmente più economica rispetto ai veicoli a motore tradizionale.

Il confronto non si limita però ai costi fiscali. Le auto elettriche offrono un'immagine aziendale più responsabile e orientata alla sostenibilità, un aspetto sempre più apprezzato dai consumatori e dai potenziali clienti. Tuttavia, nonostante tali vantaggi, il passaggio a veicoli elettrici può presentare delle sfide, tra cui l'infrastruttura di ricarica e l'autonomia limitata rispetto ai veicoli convenzionali.

Le flotte aziendali che sceglieranno di continuare con veicoli tradizionali non solo subiranno un incremento dei costi operativi ma rischiano di apparire obsolete in un mercato del lavoro sempre più orientato alla sostenibilità. Questo confronto tra i due tipi di alimentazione automotive diventa, quindi, cruciale per le decisioni future delle aziende e per la loro capacità di adattarsi a un contesto normativo e ambientale in continua evoluzione.

Implicazioni per le aziende e i dipendenti

Le nuove normative fiscali introduce un cambiamento significativo nelle politiche di gestione delle flotte aziendali, costringendo le imprese a ripensare la loro strategia di mobilità. Con l'aumento della tassazione sui veicoli tradizionali, le aziende dovranno affrontare non solo un incremento dei costi operativi ma anche una rivalutazione dei benefit offerti ai loro dipendenti. In particolare, la scelta di un'auto aziendale a motore endotermico, fino ad ora considerata un vantaggio interessante, potrebbe dissuadere le aziende dall'inclusione di tali veicoli nei pacchetti retributivi.

Questo scenario porterà a un'accelerazione verso l'elettrificazione delle flotte, poiché le

imprese saranno più incentivate a investire in veicoli elettrici e ibridi. Le auto elettriche non solo comportano una minor tassazione sui benefit, ma offrono anche la possibilità di ridurre i costi di gestione a lungo termine. Inoltre, la transizione a soluzioni di mobilità economica posizionerà le aziende come protagoniste responsabili in un contesto lavorativo sempre più attento alla sostenibilità.

I dipendenti, dal canto loro, dovranno adattarsi a questa nuova realtà. L'interesse verso veicoli più ecologici potrebbe anche tradursi in un cambiamento delle preferenze, rendendo le auto elettriche non solo un'opzione sostenibile, ma anche un desiderio crescente tra i lavoratori. Tuttavia, non si può ignorare il fatto che il percorso verso l'elettrificazione presenta sfide, come la necessità di sviluppare infrastrutture di ricarica e garantire un adeguato supporto per la gestione dei veicoli elettrici. Le aziende che sapranno affrontare queste sfide, integrando soluzioni innovative e flessibili, riusciranno a mantenere alta la soddisfazione dei dipendenti, facendo leva su un'immagine aziendale sempre più sostenibile e avanzata.

Manovra 2025, rivoluzione regole auto aziendali: conseguenze e impatto economico



Si prefigura una silenziosa rivoluzione nel mondo delle **auto aziendali**. Gli analisti già prospettano importanti cambiamenti nelle abitudini e una mobilità lavorativa ridisegnata, con le novità fiscali della Manovra 2025 anni di efficienza e vantaggi competitivi che verranno forse meno. Le disposizioni in arrivo puntano alla transizione ecologica, ma con importanti effetti collaterali: aziende, lavoratori e un mercato da milioni di euro rischiano di pagarne pegno.

La Manovra prevede una svolta chiave: addio al criterio basato sulle emissioni di anidride carbonica (CO₂), per un regime focalizzato sul tipo di **alimentazione del veicolo**. In questo sistema, benzina e diesel saranno penalizzate da un'aliquota del 50%, mentre le elettriche avranno un'imposta agevolata del 10%. Si collocheranno a metà strada le ibride plug-in, al 20%. Le decisioni verranno applicate anche agli ordini effettuati del 2024, ragion per cui le imprese dovranno ripensare gli investimenti pianificati secondo le vecchie norme.

Strategie da rivedere

Fino ad oggi, il sistema era tarato sulle **emissioni di CO₂**, favorendo soluzioni più ecologiche con tariffe inferiori. Per determinare i costi delle auto aziendali bisognava applicare una percentuale stabilita al costo per chilometro secondo le tabelle ACI, e a una percorrenza standard di 15.000 km. Ciò garantiva prevedibilità e spingeva a scegliere mezzi meno impattanti sull'ambiente, a prescindere dalla tecnologia impiegata. Con il cambio di rotta, sarà

compito delle compagnie rivedere le proprie strategie di gestione delle flotte.

Si profila uno scenario complicato nel 2025. **Aniasa**, associazione della mobilità di Confindustria, prevede una **contrazione** significativa del mercato, dove le immatricolazioni a noleggio a lungo termine potrebbero diminuire del 30% e gli acquisti del 20%, pari rispettivamente a un calo di 60.000 e 15.000 unità. Dati alla mano, il valore medio imponibile dei benefit aumenterà del 67%, ovvero di 1.600 euro. L'aggravio fiscale andrà a incidere direttamente sui lavoratori, molti dei quali potrebbero decidere di rinunciare al benefit perchè troppo oneroso.

*“Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese – osserva il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano – significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante.*

Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante, evitando ricadute ambientali, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro (circa il 40% delle immatricolazioni) e sull'Erario”.

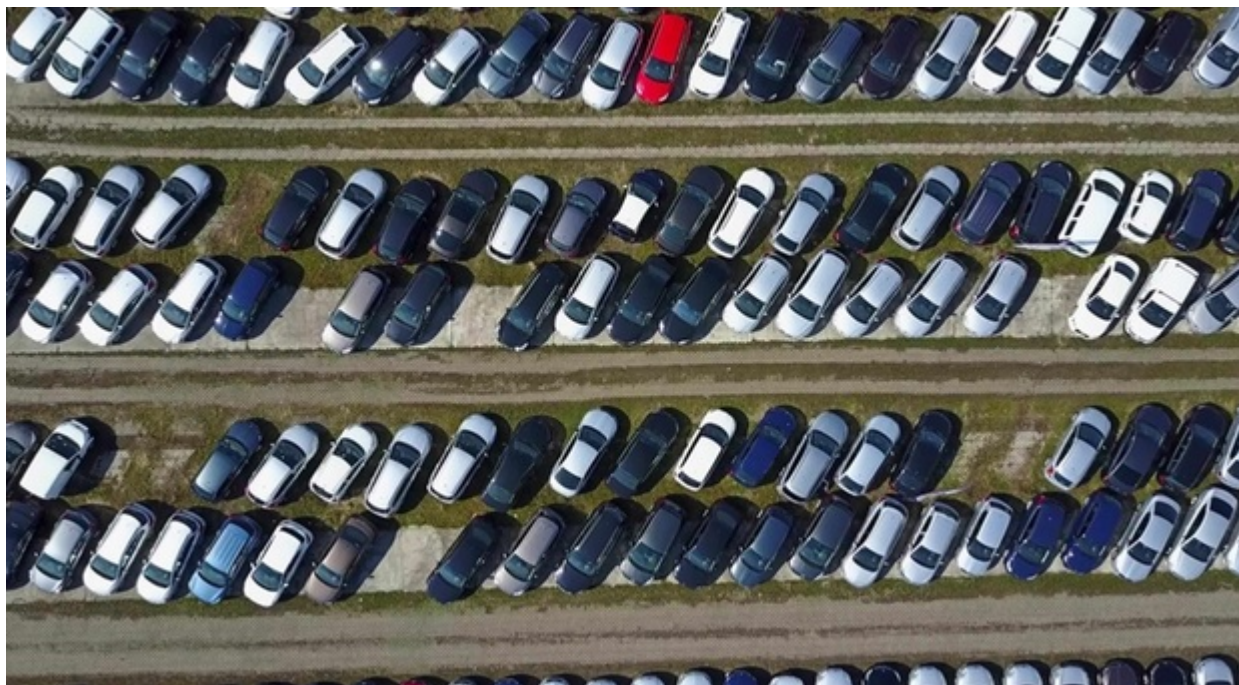
I possibili effetti

Da sempre impegnate nell'offrire auto come incentivo o strumento di lavoro, gli operatori economici dovranno adattarsi a un contesto in rapida evoluzione. Una risposta possibile sarà il **passaggio a formule alternative**, tra cui l'indennità chilometrica o altre forme di compensazione.

La novità ridurrà ulteriormente l'adozione di veicoli aziendali, penalizzando sia la mobilità dei dipendenti sia l'industria delle quattro ruote. Nel caso dei lavoratori, il vantaggio rischia di svanire. Con l'inasprimento del regime fiscale, il benefit potrebbe non essere più conveniente, e spingere, quindi, molti a riconsiderare l'agevolazione o ad abbandonarla del tutto.

In un quadro di crescente allarmismo, il decreto **Milleproroghe** permetterà forse di mitigare gli effetti del piano. Il governo avrà l'opportunità di intervenire al fine di correggere eventuali storture e sostenere un settore strategico per l'economia nazionale; tuttavia, il tempo a disposizione stringe e sarà cruciale agire nell'immediato.

Rallenta la corsa delle immatricolazioni a noleggio. Boom del breve termine



Il settore del noleggio veicoli in Italia oggi vale più del 30% delle immatricolazioni nazionali. Il primo trimestre dell'anno ha registrato una crescita di questo canale, spinto dalle immatricolazioni del noleggio a breve termine (+71%) e dal buon andamento dei veicoli commerciali noleggiati a lungo termine (+33%).

A mettere nero su bianco i dati del settore è l'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e da Dataforce, la società di analisi di mercato.

Il noleggio veicoli quest'anno vale il 31% dell'intero mercato italiano. Una quota che, nonostante la flessione di auto registrata dal noleggio a lungo termine (NLT), ben 4,6 punti in meno dell'anno scorso che aveva però beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022, è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto al primo trimestre 2023. Un risultato determinato dalla forte crescita delle immatricolazioni NLT dei veicoli commerciali (oggi la soluzione d'acquisizione più diffusa per i veicoli da lavoro, persino più degli acquisti aziendali in proprietà diretta), nonché dall'impennata dell'inserimento di veicoli in flotta del rent-a-car, salito quest'anno oltre l'8,5% di quota di mercato (+3,2 punti), che riequilibra così la flessione del lungo termine.

"I dati relativi all'andamento delle immatricolazioni a noleggio del primo trimestre evidenziano una crescita rallentata del settore. A frenare le immatricolazioni sta contribuendo decisamente l'effetto 'annuncio incentivi' del Governo che sta provocando nelle

aziende clienti un rinvio del rinnovo delle flotte, in attesa che i nuovi incentivi (finalmente al 100% anche per il noleggio) entrino in vigore. Un ulteriore periodo di attesa rischia di azzerare le nuove immatricolazioni di veicoli a basse e zero emissioni anche nel mese di aprile. Occorre accelerare per evitare di interrompere la ripresa del mercato, come già il mese di marzo dimostra, e innescare un paradossale effetto di innalzamento dell'età media delle vetture in flotta", osserva Alberto Viano – Presidente di **ANIASA**.

Era da prima del COVID che non si registrava un aumento così forte nel breve termine, trainato principalmente dalle autovetture di piccola e media fascia/cilindrata, in vista della prossima stagione turistica. Sembra alle spalle il triennio 2021-2023 in cui si registravano non poche difficoltà nell'approvvigionamento di veicoli da parte di questo canale.

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello aziendale del primo trimestre di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di oltre 4 punti nel 2022, ritornando allo stesso livello del 2020, per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,5%), e infine risalire al 16,7% quest'anno. Oltre 4 noleggi su 5 sono appannaggio dei clienti business. Anche in questo caso il relativo business è stato inficiato dalla carenza degli incentivi e dall'aumento dei prezzi dei veicoli commercializzati.

I veicoli più noleggiati.

Nel noleggio a lungo termine il modello più richiesto rimane la Fiat Panda, con un deciso rialzo delle immatricolazioni: +25,08% a fronte di un mercato autovetture del long rent in ribasso del 13,55%. A seguire Nissan Qashqai (+62,16%), Volkswagen T-Roc (sugli stessi volumi dello scorso anno), Toyota Yaris Cross (+68,77%) e Kia Sportage (+21,6%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è il Fiat Ducato (+31,05%, in linea con l'incremento medio del mercato che è del +33,83%). Nelle posizioni seguenti Fiat Doblo (+47,7%), Ford Transit (+507,82%), Fiat Panda (+25,44%) e Fiat Fiorino (-31,78%).

Nel noleggio a breve termine le immatricolazioni più consistenti riguardano, tra le auto, Lancia Ypsilon, che ha quasi quadruplicato il numero di nuove targhe, Fiat 500X (molto vicina a triplicare le immatricolazioni), Fiat Panda (in leggero regresso: -7,19%), Fiat 500 (+59,36%) e Jeep Renegade (-22,07%). In ambito LCV, consistenti incrementi per tutti i veicoli della Top 5. Dal primo al quinto posto: Iveco Daily, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Isuzu N Series e Renault Trafic.

Le alimentazioni più diffuse nel settore

Nel noleggio a lungo termine l'alimentazione più diffusa è quella a benzina (41,1% di market share, comprese le mild hybrid, in crescita complessiva di oltre 2,3 punti percentuali). A seguire il diesel (+mild hybrid), scavalcato quest'anno dal benzina, che nel primo trimestre ha conquistato una quota di mercato del 36,21%, però in calo di oltre 6 punti. Le "ibride vere", ossia full e plug-in, sono cumulativamente al 18% del mercato. Mentre le full hybrid, con una quota dell'11,06%, sono in crescita significativa (di oltre 5 punti), le plug-in hybrid sono a meno del 7% di quota, in flessione di 2 punti. Auto elettriche stabili al 4%, con un volume di

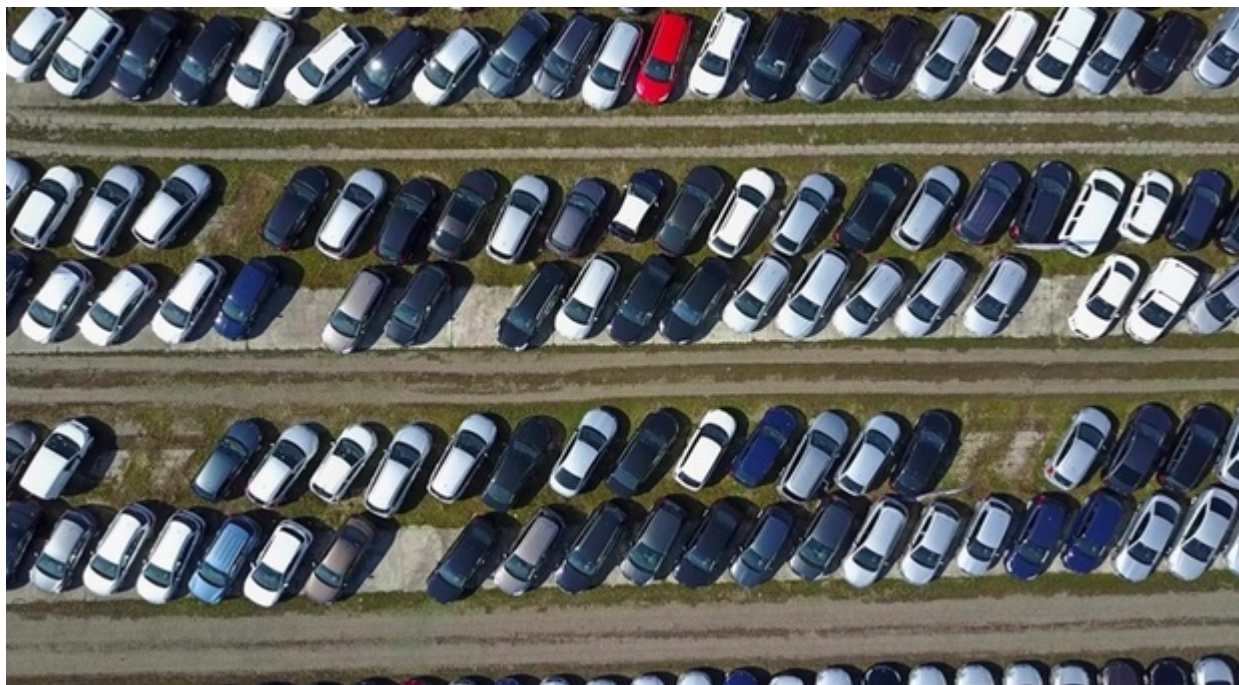
immatricolazioni identico al primo trimestre 2023; auto a gas in regresso (-18%), con una quota di mercato inferiore all'1%.

Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene costantemente ben al di sopra dell'80% di quota: anzi, quest'anno cresce di quasi 4 punti. Stabili i mezzi commerciali a benzina, attorno al 10%, mentre gli "ibridi veri" sono a circa l'1,5% di market share. I veicoli elettrici hanno fatto segnare una battuta d'arresto, dimezzando la quota, che ora non arriva al 3,4%.

Nel noleggio a breve termine, benzina (64,91% di quota) e diesel (28,42%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Full hybrid al 3,49% di share (quasi 3 punti in più) e plug-in hybrid scesi sotto il 2% (2 punti in meno). Le auto elettriche sono quasi scomparse dal mercato dello short term (soltanto 309 immatricolazioni quest'anno). Idem per le auto a gas.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una "maggioranza bulgara" per il diesel: 94,5% di quota di mercato. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share dell'1,3%. Unica alternativa sono i veicoli commerciali a gas (3,35% di quota, stabili). Veicoli elettrici crollati sotto l'1% (quasi 4 punti in meno).

Rallenta la corsa delle immatricolazioni a noleggio. Boom del breve termine



Il settore del noleggio veicoli in Italia oggi vale più del 30% delle immatricolazioni nazionali. Il primo trimestre dell'anno ha registrato una crescita di questo canale, spinto dalle immatricolazioni del noleggio a breve termine (+71%) e dal buon andamento dei veicoli commerciali noleggiati a lungo termine (+33%).

A mettere nero su bianco i dati del settore è l'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e da Dataforce, la società di analisi di mercato.

Il noleggio veicoli quest'anno vale il 31% dell'intero mercato italiano. Una quota che, nonostante la flessione di auto registrata dal noleggio a lungo termine (NLT), ben 4,6 punti in meno dell'anno scorso che aveva però beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022, è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto al primo trimestre 2023. Un risultato determinato dalla forte crescita delle immatricolazioni NLT dei veicoli commerciali (oggi la soluzione d'acquisizione più diffusa per i veicoli da lavoro, persino più degli acquisti aziendali in proprietà diretta), nonché dall'impennata dell'inserimento di veicoli in flotta del rent-a-car, salito quest'anno oltre l'8,5% di quota di mercato (+3,2 punti), che riequilibra così la flessione del lungo termine.

"I dati relativi all'andamento delle immatricolazioni a noleggio del primo trimestre evidenziano una crescita rallentata del settore. A frenare le immatricolazioni sta contribuendo decisamente l'effetto 'annuncio incentivi' del Governo che sta provocando nelle

aziende clienti un rinvio del rinnovo delle flotte, in attesa che i nuovi incentivi (finalmente al 100% anche per il noleggio) entrino in vigore. Un ulteriore periodo di attesa rischia di azzerare le nuove immatricolazioni di veicoli a basse e zero emissioni anche nel mese di aprile. Occorre accelerare per evitare di interrompere la ripresa del mercato, come già il mese di marzo dimostra, e innescare un paradossale effetto di innalzamento dell'età media delle vetture in flotta", osserva Alberto Viano – Presidente di **ANIASA**.

Era da prima del COVID che non si registrava un aumento così forte nel breve termine, trainato principalmente dalle autovetture di piccola e media fascia/cilindrata, in vista della prossima stagione turistica. Sembra alle spalle il triennio 2021-2023 in cui si registravano non poche difficoltà nell'approvvigionamento di veicoli da parte di questo canale.

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello aziendale del primo trimestre di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di oltre 4 punti nel 2022, ritornando allo stesso livello del 2020, per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,5%), e infine risalire al 16,7% quest'anno. Oltre 4 noleggi su 5 sono appannaggio dei clienti business. Anche in questo caso il relativo business è stato inficiato dalla carenza degli incentivi e dall'aumento dei prezzi dei veicoli commercializzati.

I veicoli più noleggiati.

Nel noleggio a lungo termine il modello più richiesto rimane la Fiat Panda, con un deciso rialzo delle immatricolazioni: +25,08% a fronte di un mercato autovetture del long rent in ribasso del 13,55%. A seguire Nissan Qashqai (+62,16%), Volkswagen T-Roc (sugli stessi volumi dello scorso anno), Toyota Yaris Cross (+68,77%) e Kia Sportage (+21,6%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è il Fiat Ducato (+31,05%, in linea con l'incremento medio del mercato che è del +33,83%). Nelle posizioni seguenti Fiat Doblo (+47,7%), Ford Transit (+507,82%), Fiat Panda (+25,44%) e Fiat Fiorino (-31,78%).

Nel noleggio a breve termine le immatricolazioni più consistenti riguardano, tra le auto, Lancia Ypsilon, che ha quasi quadruplicato il numero di nuove targhe, Fiat 500X (molto vicina a triplicare le immatricolazioni), Fiat Panda (in leggero regresso: -7,19%), Fiat 500 (+59,36%) e Jeep Renegade (-22,07%). In ambito LCV, consistenti incrementi per tutti i veicoli della Top 5. Dal primo al quinto posto: Iveco Daily, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Isuzu N Series e Renault Trafic.

Le alimentazioni più diffuse nel settore

Nel noleggio a lungo termine l'alimentazione più diffusa è quella a benzina (41,1% di market share, comprese le mild hybrid, in crescita complessiva di oltre 2,3 punti percentuali). A seguire il diesel (+mild hybrid), scavalcato quest'anno dal benzina, che nel primo trimestre ha conquistato una quota di mercato del 36,21%, però in calo di oltre 6 punti. Le "ibride vere", ossia full e plug-in, sono cumulativamente al 18% del mercato. Mentre le full hybrid, con una quota dell'11,06%, sono in crescita significativa (di oltre 5 punti), le plug-in hybrid sono a meno del 7% di quota, in flessione di 2 punti. Auto elettriche stabili al 4%, con un volume di

immatricolazioni identico al primo trimestre 2023; auto a gas in regresso (-18%), con una quota di mercato inferiore all'1%.

Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene costantemente ben al di sopra dell'80% di quota: anzi, quest'anno cresce di quasi 4 punti. Stabili i mezzi commerciali a benzina, attorno al 10%, mentre gli "ibridi veri" sono a circa l'1,5% di market share. I veicoli elettrici hanno fatto segnare una battuta d'arresto, dimezzando la quota, che ora non arriva al 3,4%.

Nel noleggio a breve termine, benzina (64,91% di quota) e diesel (28,42%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Full hybrid al 3,49% di share (quasi 3 punti in più) e plug-in hybrid scesi sotto il 2% (2 punti in meno). Le auto elettriche sono quasi scomparse dal mercato dello short term (soltanto 309 immatricolazioni quest'anno). Idem per le auto a gas.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una "maggioranza bulgara" per il diesel: 94,5% di quota di mercato. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share dell'1,3%. Unica alternativa sono i veicoli commerciali a gas (3,35% di quota, stabili). Veicoli elettrici crollati sotto l'1% (quasi 4 punti in meno).

Automotive: le donne si fanno sempre più strada, ma resta il gap salariale



È giusto ancora oggi parlare di gender gap sui luoghi di lavoro e di disparità nelle retribuzioni di uomini e donne? Cosa sta facendo il settore automotive per ridurre questo differenziale? E ancora, quante e quali auto comprano e guidano le donne? Come orientano le loro scelte di acquisto sulle quattro ruote?

Per rispondere a queste domande la rivista Fleet Magazine in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio del Comune di Milano e delle Associazioni **ANIASA**, UNRAE e Valore D, ha promosso la terza edizione dell'evento Pink Motor Day.



L'edizione 2024 del Pink Motor Day si è focalizzata proprio sul gap salariale che sussiste tra i due generi, su come si manifesta nella vita lavorativa di tutti i giorni e sulle possibili strade per superarlo.

Al centro del dibattito alcuni numeri utili a definire i contorni di un problema fatto di opportunità mancate e disuguaglianze: nel 2022 lo stipendio medio di una lavoratrice donna è stato pari a 20.378 €, quello di un uomo 27.254 (dati Inps). Sempre l'Istituto pensionistico certifica che il differenziale di genere del reddito medio da lavoro supera gli 8-9 mila € nelle classi di età adulte oltre i 45 anni, toccando il massimo tra 50 e 54 anni con un differenziale di circa 9.500 € tra uomini e donne.

E in particolare l'industria automotive come sta rispondendo a questa situazione? Una survey di Gi Group Holding ha verificato come solo il 50% degli intervistati affermi che la propria azienda garantisce parità di retribuzione e opportunità alle donne e il 40,8% offre alle lavoratrici orari flessibili, congedi parentali e facilitazioni. L'Italia è però risultata, secondo lo studio, il Paese più attento tra gli 11 presi in esame nell'impegno a garantire la parità di retribuzione e opportunità di avanzamento di carriera (66%) e si è posizionata bene anche nella promozione di modelli e leadership femminile (56% delle aziende) e nell'organizzare iniziative di inclusione e sensibilizzazione (54%). Qualcosa, dunque, si sta muovendo nell'industria dell'auto, ma molto resta ancora da fare.

Il tema del gender gap è stato toccato nel video messaggio di Alessia Cappello, Assessora allo Sviluppo economico e alle Politiche del Lavoro con delega al Commercio, alla Moda e al Design del Comune di Milano: "Serve un cambiamento culturale per cancellare i molti

stereotipi che resistono. Ancora oggi si parla di lavori da donne e lavori da uomini. Come Comune di Milano abbiamo avviato diverse iniziative per promuovere l'empowerment femminile, ad esempio supportando le donne (circa 55.000) che sono uscite dal mondo del lavoro nel corso della pandemia oppure, con il progetto "Mentorship Milano", dando a 150 giovani ragazze l'opportunità di essere affiancate da donne affermate che le hanno supportate a sbloccare i propri talenti e capacità. Altro efficace strumento messo in campo dalla nostra amministrazione è la premialità nei bandi di gara pubblici nei confronti delle imprese che hanno conseguito la certificazione della parità di genere".

L'evento è stato, inoltre, occasione anche per la presentazione dell'analisi "Le Donne e l'auto", illustrata da Cristiana Petrucci - Responsabile Centro Studi e Statistiche di UNRAE che ha fatto il punto sugli acquisti di vetture da parte delle donne. Lo studio ha evidenziato come nel 2023 4 vetture su 10 siano state comprate da donne, ad un costo medio di 24.500 € (7mila € in meno degli uomini che spendono in media oltre 31mila euro). Sulla stessa percentuale si attesta il numero di auto circolanti guidate da donne (40% delle oltre 31 milioni del parco privati). Le auto preferite dalle donne si concentrano nei segmenti A e B, insieme ben l'82% del totale, contro circa il 60% degli uomini che, invece, presidiano in modo significativo anche il segmento C. Una scelta che rivela come in molti casi la vettura intestata a una donna sia la seconda auto di famiglia con necessità dimensionali più contenute. Infine, l'analisi registra anche le preferenze relative alle motorizzazioni: in testa è il motore a benzina (scelto dal 38,3% delle donne), seguito dall'ibrido (35,6%), poi GPL (14,6%). Il diesel si ferma al 7,2% (tra gli uomini raggiunge l'11,7%), mentre l'elettrico è al 2,8%, ben sotto la media nazionale.

Dagli interventi delle manager, imprenditrici e giornaliste registrati nel corso dell'evento è emersa la necessità per le aziende automotive e del settore della mobilità di puntare sulla parità di genere, non solo per una questione etica, ma per migliorare la propria competitività: alla luce della crescente platea di donne che oggi acquistano un'auto, avere una o più donne nel top management, che sappiano intercettare le esigenze e le preferenze di questo importante segmento di mercato, può risultare un fattore determinante.

Barbara Falcomer - Managing Director di Valore D ha evidenziato come: "Registriamo una minore presenza di donne (sono circa il 40% della popolazione aziendale), le dirigenti sono circa il 23% e i quadri un terzo. Il divario di genere è purtroppo ancora molto evidente per ragioni culturali, sociali ed economiche che richiedono tempi lunghi e un approccio sistemico per essere modificate".

Sui numeri che certificano il gender gap relativo alla retribuzione si è focalizzato l'intervento di Rita Querzè - autrice del libro "Donne e lavoro. Rivoluzione in sei mosse": "Il divario retributivo medio tra uomini e donne per ogni ora lavorata in Europa è del 12,7% (dati Eurostat). La parità retributiva è formalmente garantita, ma non quella sostanziale. Le donne lavorano in settori meno remunerati e fanno meno carriera, guadagnano meno fin da subito: a 5 anni dalla laurea, le donne guadagnano il 16,9% in meno degli uomini (dati Almalaurea 2021). Secondo i dati Eurostat le donne dirigenti in Italia guadagnano il 23% in meno dei maschi, secondo l'Istat il 27,3% in meno. Di conseguenza anche le pensioni sono il 36% più basse".

Tasse auto aziendali ad uso promiscuo, i calcoli e gli esempi di quanto pagheranno di più i dipendenti in busta



Si preparano ad aumentare le tasse sulle auto aziendali più inquinanti a benzina e diesel: ecco cosa prevede la novità della Manovra 2025

Come e quanto aumentano le tasse sulle auto aziendali a uso promiscuo per i dipendenti? La Manovra Finanziaria 2025 introduce una nuova tassazione per le auto aziendali, per la parte di uso privato che rappresenta un reddito in natura per il dipendente.

Stando a quanto stabilito, varierà in base all'alimentazione del motore, distinguendo tra full electric, ibride plug-in e termiche, che includono sia le ibride senza spina che quelle a metano/Gpl.

La novità sarà in vigore dal 2025 e si applicherà anche ai veicoli ordinati nel 2024. Vediamo cosa cambia nel dettaglio e gli aumenti previsti.

- Per chi e come aumentano le tasse sulle auto aziendali a uso promiscuo per i dipendenti
- I calcoli delle tasse che si pagheranno in più e gli esempi

Per chi e come aumentano le tasse sulle auto aziendali a uso promiscuo per i dipendenti

Per sostenere la riduzione delle emissioni di CO₂, responsabili del forte inquinamento che oggi avvolge le nostre città, il governo ha pensato alla nuova tassazione sulle auto più inquinanti per spingere verso la scelta di modelli a emissioni zero o quasi.

Si cambia rotta, dunque, e **si preparano ad aumentare le tasse anche sulle auto aziendali**. Gli aumenti saranno soprattutto per le auto diesel e benzina più vecchie e deriveranno dalla revisione dei coefficienti usati per calcolare il valore del prelievo.

In generale, **saranno tassate meno le auto elettriche, le plug-in e le termiche grandi, mentre si pagherà molto più per le altre**, che, però, rappresentano la stragrande maggioranza del parco auto.

Oggi chi riceve un'auto aziendale paga più tasse e l'importo oggi dipende dal modello e dalla quantità delle emissioni inquinanti. Il reddito aumenta in percentuale alle emissioni di CO₂ del mezzo: fino a 60 g di CO₂ per km si calcola il 25% del costo chilometrico (cifra stabilita dall'Automobile club d'Italia); da 61 a 160 g di CO₂ per km il 30%; da 161 a 190 g di CO₂ per km il 50%; oltre 190 g di CO₂ per km il 60%.

Dal 2025, invece, **il reddito aggiuntivo dipenderà dal tipo di alimentazione del veicolo** e sarà, in particolare, del:

- 10% del costo chilometrico per le auto elettriche;
- 20% per auto ibride plug-in;
- 50% per le altre auto.

Dunque, se da una parte la percentuale massima si abbassa rispetto al 2024, dall'altra la tassa per le auto inquinanti più utilizzate dai dipendenti aumenta, passando dal 30% al 50%.

I calcoli delle tasse che si pagheranno in più e gli esempi

Secondo le stime di **Aniasa**, l'associazione dei noleggiatori, chi sceglierà auto con emissioni di CO₂ oltre 190 gr/km (ossia quelle più grandi, destinate solitamente ai manager) risparmierà circa 700 euro e altri 400 euro di contributi Inps per l'azienda.

Gli altri dirigenti, quelli con auto comprese tra 160 e 190 gr/km, pagherebbero poco più di 100 euro di tasca loro, mentre per l'azienda il conto sarebbe di 200 euro.

Per le auto comprese tra 60 e 160 gr/km, cioè la stragrande maggioranza, la tassazione salirebbe a ben 1.000 euro per i dipendenti e fino a 600 euro quasi per l'azienda.

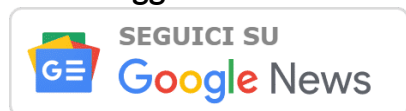
Optando, invece, per un'ibrida plug-in, le tasse si ridurranno di oltre 200 euro per i lavoratori e 100 per l'impresa, mentre per un'auto solo elettrica, le tasse scenderebbero ancora, fino a meno 600 euro per i dipendenti e meno 360 euro per le imprese.

Per fare un **esempio pratico di quanto si pagherà di 'nuove tasse' per le auto aziendali il prossimo anno**, prendendo in considerazione un'auto con un costo di esercizio di 0,50 euro per ogni chilometro percorso e si percorrono annualmente i classici 15.000 chilometri, il costo totale sarà di circa 7.500 euro.

Con il precedente sistema di calcolo, se un'auto rientrava nella fascia di emissioni più comune (tra 61 e 160 g/km di CO₂), il costo era invece di 'appena' 2.250 euro.

Auto aziendali

Rimani aggiornato!



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

in alto a destra

Auto aziendali, mercato a rischio con l'aumento delle aliquote fiscali



Con l'imminente approvazione della Legge di Bilancio per il 2025, dovrebbe essere confermato l'aumento della tassazione sulle auto endotermiche concesse in uso promiscuo, ovvero sia le auto aziendali.

Le nuove aliquote

Le società che in questi giorni stanno stipulando i contratti per auto aziendali a favore dei dipendenti vedranno, nel 2025, l'aliquota salire al 20% sulle auto ibride plug-in e al 50% per tutte le altre automobili endotermiche, incluse le Supercar altamente inquinanti che ora hanno l'aliquota del 60%. Invece scenderà al 10% l'aliquota sulle auto elettriche. Va tenuto conto che l'aumento della pressione fiscale nei confronti delle auto aziendali ricade sui dipendenti, in quanto l'uso promiscuo della vettura viene considerato a tutti gli effetti un reddito indiretto.

Nel motivare la scelta, il collegamento agli adempimenti del Pnrr in materia di standard ambientali e in generale la volontà di favorire l'acquisto di veicoli non inquinanti. Eppure, come spesso accade, i più genuini propositi nella prassi politica portano con sé anche problemi concreti. In primis il fatto che molte aziende, nell'incertezza della situazione, stanno già optando per la proroga dei contratti esistenti che non prevedevano un mezzo elettrico.

Probabile meno gettito futuro

Lo scenario del prossimo futuro potrebbe essere tutt'altro rispetto a un rinvigorismento della compravendita di auto aziendali e pure "più pulite", bensì un freno alle immatricolazioni delle auto aziendali. Questo temono le associazioni di categoria, tra cui **Aniasa**, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital. Il fenomeno causerebbe inoltre «una potenziale riduzione di entrate per l'Erario e gli Enti Locali di oltre 140 milioni di euro, 6 volte superiore alle entrate stimate dalla Ragioneria Generale», fa notare **Aniasa** in una nota.

I rischi per le ibride

L'associazione sottolinea: «Tali modifiche, pur favorendo l'adozione di veicoli a zero o basse emissioni, penalizzano fortemente non solo le auto endotermiche, ma anche le altre alimentazioni ibride, a metano, GPL o idrogeno. A ciò si aggiunge anche la preoccupante rimodulazione dei 4,5 miliardi di euro del Fondo Automotive. L'attuale testo del DDL Bilancio rappresenta un vero e proprio freno dal punto di vista economico ed ambientale che incide pesantemente sul settore dell'auto aziendale, che nel 2023 ha rappresentato il 45% delle immatricolazioni, da sempre all'avanguardia dati i propri veicoli nuovi, sicuri e green».

Quanto costa di più all'anno

Aniasa fa i numeri. E sono preoccupanti: «Per le aziende e i dipendenti che non possono accedere a veicoli ecologici agevolati, l'aumento della tassazione e dei contributi comporterà significativi maggiori oneri che, considerando una vettura media con motore termico, è possibile indicare in quasi 1.600 € all'anno».

Quanto pesa sulle auto noleggiate

«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 €, un incremento del 67%, che riguarda la maggior parte dei veicoli attualmente noleggiabili (85% del mercato)».

Le perdite erariali

Secondo **Aniasa**, «Di fronte a tale inasprimento fiscale - e conseguente proroga dei contratti - è preventivabile una riduzione di almeno il 20% delle immatricolazioni di autovetture uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità) ed il 10% degli acquisti da parte di società (20.000), solo nel 2025. Ciò comporterebbe minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a circa 125 milioni di euro nel 2025. L'applicazione di tali valori alla menzionata riduzione di immatricolazioni di autovetture comporterebbe una diminuzione di entrate pari a 47 mln euro per gli acquisti di vetture da parte delle aziende di noleggio e di 78 milioni di euro per gli acquisti da parte di società e P.IVA».

Quanti contribuenti sono coinvolti

L'Associazione nazionale dell'autonoleggio ci tiene a far sapere al governo che, «pur apprezzando la riduzione di tassazione per le autovetture ad alimentazione elettrica e plug-in (circa 80.000 unità, il 12-13% dell'immatricolato), si deve rilevare che la proposta del Governo, come da relazione tecnica, aumenta la tassazione per oltre 510.000 contribuenti (corrispondente al 75% delle auto aziendali di nuova immatricolazione)».

Potenzialmente è dietro l'angolo un'alterazione dell'assetto competitivo del mercato che da sempre è punto di attenzione dell'Unione Europea. Ecco perché le parti in gioco reputano necessaria una rivisitazione della misura, «rinviandone l'applicazione per almeno tre anni e supportando pertanto la transizione; ovvero stabilire un aumento dilazionato nel triennio, evitando pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario».

Manovra 2025, rivoluzione regole auto aziendali: conseguenze e impatto economico



Si prefigura una silenziosa rivoluzione nel mondo delle **auto aziendali**. Gli analisti già prospettano importanti cambiamenti nelle abitudini e una mobilità lavorativa ridisegnata, con le novità fiscali della Manovra 2025 anni di efficienza e vantaggi competitivi che verranno forse meno. Le disposizioni in arrivo puntano alla transizione ecologica, ma con importanti effetti collaterali: aziende, lavoratori e un mercato da milioni di euro rischiano di pagarne pegno.

La Manovra prevede una svolta chiave: addio al criterio basato sulle emissioni di anidride carbonica (CO₂), per un regime focalizzato sul tipo di **alimentazione del veicolo**. In questo sistema, benzina e diesel saranno penalizzate da un'aliquota del 50%, mentre le elettriche avranno un'imposta agevolata del 10%. Si collocheranno a metà strada le ibride plug-in, al 20%. Le decisioni verranno applicate anche agli ordini effettuati del 2024, ragion per cui le imprese dovranno ripensare gli investimenti pianificati secondo le vecchie norme.

Strategie da rivedere

Fino ad oggi, il sistema era tarato sulle **emissioni di CO₂**, favorendo soluzioni più ecologiche con tariffe inferiori. Per determinare i costi delle auto aziendali bisognava applicare una percentuale stabilita al costo per chilometro secondo le tabelle ACI, e a una percorrenza standard di 15.000 km. Ciò garantiva prevedibilità e spingeva a scegliere mezzi meno impattanti sull'ambiente, a prescindere dalla tecnologia impiegata. Con il cambio di rotta, sarà

compito delle compagnie rivedere le proprie strategie di gestione delle flotte.

Si profila uno scenario complicato nel 2025. **Aniasa**, associazione della mobilità di Confindustria, prevede una **contrazione** significativa del mercato, dove le immatricolazioni a noleggio a lungo termine potrebbero diminuire del 30% e gli acquisti del 20%, pari rispettivamente a un calo di 60.000 e 15.000 unità. Dati alla mano, il valore medio imponibile dei benefit aumenterà del 67%, ovvero di 1.600 euro. L'aggravio fiscale andrà a incidere direttamente sui lavoratori, molti dei quali potrebbero decidere di rinunciare al benefit perché troppo oneroso.

*“Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese – osserva il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano – significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante.*

Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante, evitando ricadute ambientali, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro (circa il 40% delle immatricolazioni) e sull'Erario”.

I possibili effetti

Da sempre impegnate nell'offrire auto come incentivo o strumento di lavoro, gli operatori economici dovranno adattarsi a un contesto in rapida evoluzione. Una risposta possibile sarà il **passaggio a formule alternative**, tra cui l'indennità chilometrica o altre forme di compensazione.

La novità ridurrà ulteriormente l'adozione di veicoli aziendali, penalizzando sia la mobilità dei dipendenti sia l'industria delle quattro ruote. Nel caso dei lavoratori, il vantaggio rischia di svanire. Con l'inasprimento del regime fiscale, il benefit potrebbe non essere più conveniente, e spingere, quindi, molti a riconsiderare l'agevolazione o ad abbandonarla del tutto.

In un quadro di crescente allarmismo, il decreto **Milleproroghe** permetterà forse di mitigare gli effetti del piano. Il governo avrà l'opportunità di intervenire al fine di correggere eventuali storture e sostenere un settore strategico per l'economia nazionale; tuttavia, il tempo a disposizione stringe e sarà cruciale agire nell'immediato.

Navigazione articoli

Automotive: le donne si fanno sempre più strada, ma resta il gap salariale



È giusto ancora oggi parlare di gender gap sui luoghi di lavoro e di disparità nelle retribuzioni di uomini e donne? Cosa sta facendo il settore automotive per ridurre questo differenziale? E ancora, quante e quali auto comprano e guidano le donne? Come orientano le loro scelte di acquisto sulle quattro ruote?

Per rispondere a queste domande la rivista Fleet Magazine in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio del Comune di Milano e delle Associazioni **ANIASA**, UNRAE e Valore D, ha promosso la terza edizione dell'evento Pink Motor Day.



L'edizione 2024 del Pink Motor Day si è focalizzata proprio sul gap salariale che sussiste tra i due generi, su come si manifesta nella vita lavorativa di tutti i giorni e sulle possibili strade per superarlo.

Al centro del dibattito alcuni numeri utili a definire i contorni di un problema fatto di opportunità mancate e disuguaglianze: nel 2022 lo stipendio medio di una lavoratrice donna è stato pari a 20.378 €, quello di un uomo 27.254 (dati Inps). Sempre l'Istituto pensionistico certifica che il differenziale di genere del reddito medio da lavoro supera gli 8-9 mila € nelle classi di età adulte oltre i 45 anni, toccando il massimo tra 50 e 54 anni con un differenziale di circa 9.500 € tra uomini e donne.

E in particolare l'industria automotive come sta rispondendo a questa situazione? Una survey di Gi Group Holding ha verificato come solo il 50% degli intervistati affermi che la propria azienda garantisce parità di retribuzione e opportunità alle donne e il 40,8% offre alle lavoratrici orari flessibili, congedi parentali e facilitazioni. L'Italia è però risultata, secondo lo studio, il Paese più attento tra gli 11 presi in esame nell'impegno a garantire la parità di retribuzione e opportunità di avanzamento di carriera (66%) e si è posizionata bene anche nella promozione di modelli e leadership femminile (56% delle aziende) e nell'organizzare iniziative di inclusione e sensibilizzazione (54%). Qualcosa, dunque, si sta muovendo nell'industria dell'auto, ma molto resta ancora da fare.

Il tema del gender gap è stato toccato nel video messaggio di Alessia Cappello, Assessora allo Sviluppo economico e alle Politiche del Lavoro con delega al Commercio, alla Moda e al Design del Comune di Milano: "Serve un cambiamento culturale per cancellare i molti

stereotipi che resistono. Ancora oggi si parla di lavori da donne e lavori da uomini. Come Comune di Milano abbiamo avviato diverse iniziative per promuovere l'empowerment femminile, ad esempio supportando le donne (circa 55.000) che sono uscite dal mondo del lavoro nel corso della pandemia oppure, con il progetto "Mentorship Milano", dando a 150 giovani ragazze l'opportunità di essere affiancate da donne affermate che le hanno supportate a sbloccare i propri talenti e capacità. Altro efficace strumento messo in campo dalla nostra amministrazione è la premialità nei bandi di gara pubblici nei confronti delle imprese che hanno conseguito la certificazione della parità di genere".

L'evento è stato, inoltre, occasione anche per la presentazione dell'analisi "Le Donne e l'auto", illustrata da Cristiana Petrucci - Responsabile Centro Studi e Statistiche di UNRAE che ha fatto il punto sugli acquisti di vetture da parte delle donne. Lo studio ha evidenziato come nel 2023 4 vetture su 10 siano state comprate da donne, ad un costo medio di 24.500 € (7mila € in meno degli uomini che spendono in media oltre 31mila euro). Sulla stessa percentuale si attesta il numero di auto circolanti guidate da donne (40% delle oltre 31 milioni del parco privati). Le auto preferite dalle donne si concentrano nei segmenti A e B, insieme ben l'82% del totale, contro circa il 60% degli uomini che, invece, presidiano in modo significativo anche il segmento C. Una scelta che rivela come in molti casi la vettura intestata a una donna sia la seconda auto di famiglia con necessità dimensionali più contenute. Infine, l'analisi registra anche le preferenze relative alle motorizzazioni: in testa è il motore a benzina (scelto dal 38,3% delle donne), seguito dall'ibrido (35,6%), poi GPL (14,6%). Il diesel si ferma al 7,2% (tra gli uomini raggiunge l'11,7%), mentre l'elettrico è al 2,8%, ben sotto la media nazionale.

Dagli interventi delle manager, imprenditrici e giornaliste registrati nel corso dell'evento è emersa la necessità per le aziende automotive e del settore della mobilità di puntare sulla parità di genere, non solo per una questione etica, ma per migliorare la propria competitività: alla luce della crescente platea di donne che oggi acquistano un'auto, avere una o più donne nel top management, che sappiano intercettare le esigenze e le preferenze di questo importante segmento di mercato, può risultare un fattore determinante.

Barbara Falcomer - Managing Director di Valore D ha evidenziato come: "Registriamo una minore presenza di donne (sono circa il 40% della popolazione aziendale), le dirigenti sono circa il 23% e i quadri un terzo. Il divario di genere è purtroppo ancora molto evidente per ragioni culturali, sociali ed economiche che richiedono tempi lunghi e un approccio sistemico per essere modificate".

Sui numeri che certificano il gender gap relativo alla retribuzione si è focalizzato l'intervento di Rita Querzè - autrice del libro "Donne e lavoro. Rivoluzione in sei mosse": "Il divario retributivo medio tra uomini e donne per ogni ora lavorata in Europa è del 12,7% (dati Eurostat). La parità retributiva è formalmente garantita, ma non quella sostanziale. Le donne lavorano in settori meno remunerati e fanno meno carriera, guadagnano meno fin da subito: a 5 anni dalla laurea, le donne guadagnano il 16,9% in meno degli uomini (dati Almalaurea 2021). Secondo i dati Eurostat le donne dirigenti in Italia guadagnano il 23% in meno dei maschi, secondo l'Istat il 27,3% in meno. Di conseguenza anche le pensioni sono il 36% più basse".

Automotive: le donne si fanno sempre più strada, ma resta il gap salariale



È giusto ancora oggi parlare di gender gap sui luoghi di lavoro e di disparità nelle retribuzioni di uomini e donne? Cosa sta facendo il settore automotive per ridurre questo differenziale? E ancora, quante e quali auto comprano e guidano le donne? Come orientano le loro scelte di acquisto sulle quattro ruote?

Per rispondere a queste domande la rivista Fleet Magazine in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio del Comune di Milano e delle Associazioni **ANIASA**, UNRAE e Valore D, ha promosso la terza edizione dell'evento Pink Motor Day.



L'edizione 2024 del Pink Motor Day si è focalizzata proprio sul gap salariale che sussiste tra i due generi, su come si manifesta nella vita lavorativa di tutti i giorni e sulle possibili strade per superarlo.

Al centro del dibattito alcuni numeri utili a definire i contorni di un problema fatto di opportunità mancate e diseguaglianze: nel 2022 lo stipendio medio di una lavoratrice donna è stato pari a 20.378 €, quello di un uomo 27.254 (dati Inps). Sempre l'Istituto pensionistico certifica che il differenziale di genere del reddito medio da lavoro supera gli 8-9 mila € nelle classi di età adulte oltre i 45 anni, toccando il massimo tra 50 e 54 anni con un differenziale di circa 9.500 € tra uomini e donne.

E in particolare l'industria automotive come sta rispondendo a questa situazione? Una survey di Gi Group Holding ha verificato come solo il 50% degli intervistati affermi che la propria azienda garantisce parità di retribuzione e opportunità alle donne e il 40,8% offre alle lavoratrici orari flessibili, congedi parentali e facilitazioni. L'Italia è però risultata, secondo lo studio, il Paese più attento tra gli 11 presi in esame nell'impegno a garantire la parità di retribuzione e opportunità di avanzamento di carriera (66%) e si è posizionata bene anche nella promozione di modelli e leadership femminile (56% delle aziende) e nell'organizzare iniziative di inclusione e sensibilizzazione (54%). Qualcosa, dunque, si sta muovendo nell'industria dell'auto, ma molto resta ancora da fare.

Il tema del gender gap è stato toccato nel video messaggio di Alessia Cappello, Assessora allo Sviluppo economico e alle Politiche del Lavoro con delega al Commercio, alla Moda e al Design del Comune di Milano: "Serve un cambiamento culturale per cancellare i molti

stereotipi che resistono. Ancora oggi si parla di lavori da donne e lavori da uomini. Come Comune di Milano abbiamo avviato diverse iniziative per promuovere l'empowerment femminile, ad esempio supportando le donne (circa 55.000) che sono uscite dal mondo del lavoro nel corso della pandemia oppure, con il progetto "Mentorship Milano", dando a 150 giovani ragazze l'opportunità di essere affiancate da donne affermate che le hanno supportate a sbloccare i propri talenti e capacità. Altro efficace strumento messo in campo dalla nostra amministrazione è la premialità nei bandi di gara pubblici nei confronti delle imprese che hanno conseguito la certificazione della parità di genere".

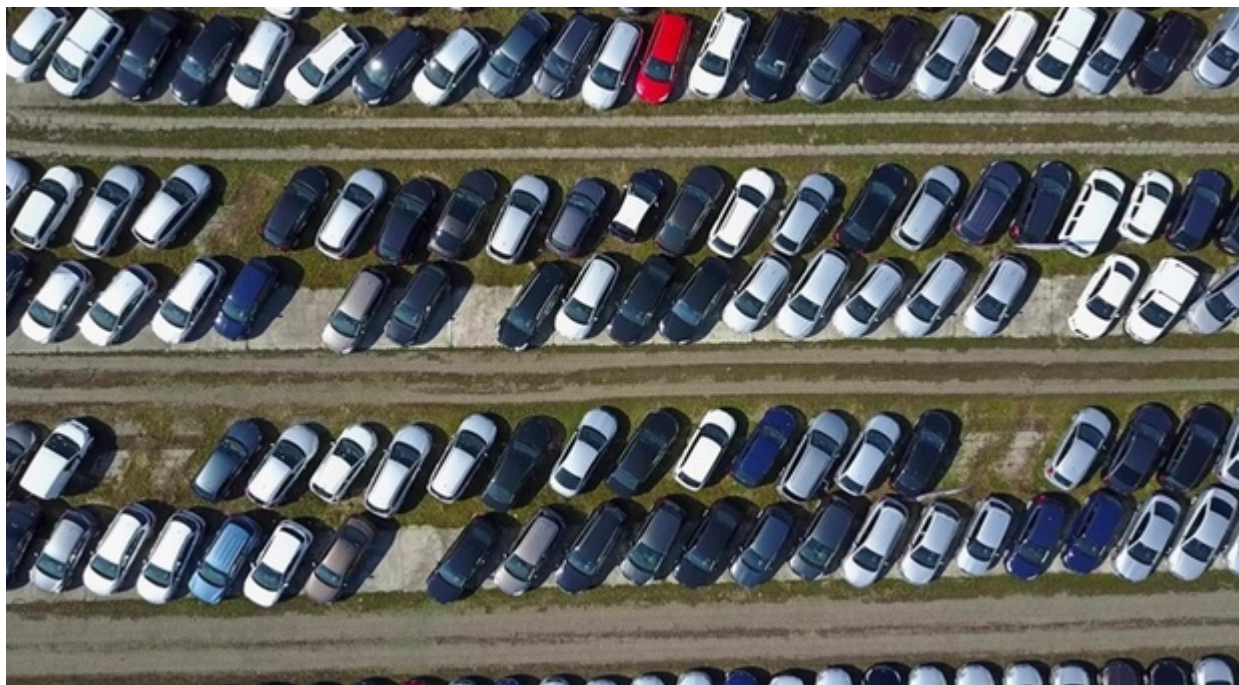
L'evento è stato, inoltre, occasione anche per la presentazione dell'analisi "Le Donne e l'auto", illustrata da Cristiana Petrucci - Responsabile Centro Studi e Statistiche di UNRAE che ha fatto il punto sugli acquisti di vetture da parte delle donne. Lo studio ha evidenziato come nel 2023 4 vetture su 10 siano state comprate da donne, ad un costo medio di 24.500 € (7mila € in meno degli uomini che spendono in media oltre 31mila euro). Sulla stessa percentuale si attesta il numero di auto circolanti guidate da donne (40% delle oltre 31 milioni del parco privati). Le auto preferite dalle donne si concentrano nei segmenti A e B, insieme ben l'82% del totale, contro circa il 60% degli uomini che, invece, presidiano in modo significativo anche il segmento C. Una scelta che rivela come in molti casi la vettura intestata a una donna sia la seconda auto di famiglia con necessità dimensionali più contenute. Infine, l'analisi registra anche le preferenze relative alle motorizzazioni: in testa è il motore a benzina (scelto dal 38,3% delle donne), seguito dall'ibrido (35,6%), poi GPL (14,6%). Il diesel si ferma al 7,2% (tra gli uomini raggiunge l'11,7%), mentre l'elettrico è al 2,8%, ben sotto la media nazionale.

Dagli interventi delle manager, imprenditrici e giornaliste registrati nel corso dell'evento è emersa la necessità per le aziende automotive e del settore della mobilità di puntare sulla parità di genere, non solo per una questione etica, ma per migliorare la propria competitività: alla luce della crescente platea di donne che oggi acquistano un'auto, avere una o più donne nel top management, che sappiano intercettare le esigenze e le preferenze di questo importante segmento di mercato, può risultare un fattore determinante.

Barbara Falcomer - Managing Director di Valore D ha evidenziato come: "Registriamo una minore presenza di donne (sono circa il 40% della popolazione aziendale), le dirigenti sono circa il 23% e i quadri un terzo. Il divario di genere è purtroppo ancora molto evidente per ragioni culturali, sociali ed economiche che richiedono tempi lunghi e un approccio sistemico per essere modificate".

Sui numeri che certificano il gender gap relativo alla retribuzione si è focalizzato l'intervento di Rita Querzè - autrice del libro "Donne e lavoro. Rivoluzione in sei mosse": "Il divario retributivo medio tra uomini e donne per ogni ora lavorata in Europa è del 12,7% (dati Eurostat). La parità retributiva è formalmente garantita, ma non quella sostanziale. Le donne lavorano in settori meno remunerati e fanno meno carriera, guadagnano meno fin da subito: a 5 anni dalla laurea, le donne guadagnano il 16,9% in meno degli uomini (dati Almalaurea 2021). Secondo i dati Eurostat le donne dirigenti in Italia guadagnano il 23% in meno dei maschi, secondo l'Istat il 27,3% in meno. Di conseguenza anche le pensioni sono il 36% più basse".

Rallenta la corsa delle immatricolazioni a noleggio. Boom del breve termine



Il settore del noleggio veicoli in Italia oggi vale più del 30% delle immatricolazioni nazionali. Il primo trimestre dell'anno ha registrato una crescita di questo canale, spinto dalle immatricolazioni del noleggio a breve termine (+71%) e dal buon andamento dei veicoli commerciali noleggiati a lungo termine (+33%).

A mettere nero su bianco i dati del settore è l'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e da Dataforce, la società di analisi di mercato.

Il noleggio veicoli quest'anno vale il 31% dell'intero mercato italiano. Una quota che, nonostante la flessione di auto registrata dal noleggio a lungo termine (NLT), ben 4,6 punti in meno dell'anno scorso che aveva però beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022, è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto al primo trimestre 2023. Un risultato determinato dalla forte crescita delle immatricolazioni NLT dei veicoli commerciali (oggi la soluzione d'acquisizione più diffusa per i veicoli da lavoro, persino più degli acquisti aziendali in proprietà diretta), nonché dall'impennata dell'inserimento di veicoli in flotta del rent-a-car, salito quest'anno oltre l'8,5% di quota di mercato (+3,2 punti), che riequilibra così la flessione del lungo termine.

"I dati relativi all'andamento delle immatricolazioni a noleggio del primo trimestre evidenziano una crescita rallentata del settore. A frenare le immatricolazioni sta

contribuendo decisamente l'effetto 'annuncio incentivi' del Governo che sta provocando nelle aziende clienti un rinvio del rinnovo delle flotte, in attesa che i nuovi incentivi (finalmente al 100% anche per il noleggio) entrino in vigore. Un ulteriore periodo di attesa rischia di azzerare le nuove immatricolazioni di veicoli a basse e zero emissioni anche nel mese di aprile. Occorre accelerare per evitare di interrompere la ripresa del mercato, come già il mese di marzo dimostra, e innescare un paradossale effetto di innalzamento dell'età media delle vetture in flotta", osserva Alberto Viano - Presidente di ANIASA.

Era da prima del COVID che non si registrava un aumento così forte nel breve termine, trainato principalmente dalle autovetture di piccola e media fascia/cilindrata, in vista della prossima stagione turistica. Sembra alle spalle il triennio 2021-2023 in cui si registravano non poche difficoltà nell'approvvigionamento di veicoli da parte di questo canale.

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello aziendale del primo trimestre di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di oltre 4 punti nel 2022, ritornando allo stesso livello del 2020, per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,5%), e infine risalire al 16,7% quest'anno. Oltre 4 noleggi su 5 sono appannaggio dei clienti business. Anche in questo caso il relativo business è stato inficiato dalla carenza degli incentivi e dall'aumento dei prezzi dei veicoli commercializzati.

I veicoli più noleggiati.

Nel noleggio a lungo termine il modello più richiesto rimane la Fiat Panda, con un deciso rialzo delle immatricolazioni: +25,08% a fronte di un mercato autovetture del long rent in ribasso del 13,55%. A seguire Nissan Qashqai (+62,16%), Volkswagen T-Roc (sugli stessi volumi dello scorso anno), Toyota Yaris Cross (+68,77%) e Kia Sportage (+21,6%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è il Fiat Ducato (+31,05%, in linea con l'incremento medio del mercato che è del +33,83%). Nelle posizioni seguenti Fiat Doblo (+47,7%), Ford Transit (+507,82%), Fiat Panda (+25,44%) e Fiat Fiorino (-31,78%).

Nel noleggio a breve termine le immatricolazioni più consistenti riguardano, tra le auto, Lancia Ypsilon, che ha quasi quadruplicato il numero di nuove targhe, Fiat 500X (molto vicina a triplicare le immatricolazioni), Fiat Panda (in leggero regresso: -7,19%), Fiat 500 (+59,36%) e Jeep Renegade (-22,07%). In ambito LCV, consistenti incrementi per tutti i veicoli della Top 5. Dal primo al quinto posto: Iveco Daily, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Isuzu N Series e Renault Trafic.

Le alimentazioni più diffuse nel settore

Nel noleggio a lungo termine l'alimentazione più diffusa è quella a benzina (41,1% di market share, comprese le mild hybrid, in crescita complessiva di oltre 2,3 punti percentuali). A seguire il diesel (+mild hybrid), scavalcato quest'anno dal benzina, che nel primo trimestre ha conquistato una quota di mercato del 36,21%, però in calo di oltre 6 punti. Le "ibride vere", ossia full e plug-in, sono cumulativamente al 18% del mercato. Mentre le full hybrid, con una quota dell'11,06%, sono in crescita significativa (di oltre 5 punti), le plug-in hybrid sono a

meno del 7% di quota, in flessione di 2 punti. Auto elettriche stabili al 4%, con un volume di immatricolazioni identico al primo trimestre 2023; auto a gas in regresso (-18%), con una quota di mercato inferiore all'1%.

Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene costantemente ben al di sopra dell'80% di quota: anzi, quest'anno cresce di quasi 4 punti. Stabili i mezzi commerciali a benzina, attorno al 10%, mentre gli "ibridi veri" sono a circa l'1,5% di market share. I veicoli elettrici hanno fatto segnare una battuta d'arresto, dimezzando la quota, che ora non arriva al 3,4%.

Nel noleggio a breve termine, benzina (64,91% di quota) e diesel (28,42%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Full hybrid al 3,49% di share (quasi 3 punti in più) e plug-in hybrid scesi sotto il 2% (2 punti in meno). Le auto elettriche sono quasi scomparse dal mercato dello short term (soltanto 309 immatricolazioni quest'anno). Idem per le auto a gas.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una "maggioranza bulgara" per il diesel: 94,5% di quota di mercato. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share dell'1,3%. Unica alternativa sono i veicoli commerciali a gas (3,35% di quota, stabili). Veicoli elettrici crollati sotto l'1% (quasi 4 punti in meno).

Legge di Bilancio 2025: tutte le misure sull'ambiente

La Camera ha approvato la Manovra 2025. Per l'ambiente, le novità principali riguardano la fiscalità delle auto aziendali in fringe benefit e i rifiuti



via depositphotos.com

Nuova fiscalità sull'auto aziendale in fringe benefit. Con incentivi per scegliere veicoli elettrici e ibridi plug-in. E **IVA rimodulata sullo smaltimento rifiuti.** Penalizzando le opzioni non in linea con gli obblighi di economia circolare. Sono **le principali novità della Legge di Bilancio 2025 in materia ambientale**, confermate dal voto di fiducia della Camera il 20 dicembre (204 sì, 110 no e 6 astenuti).

L'esame della Manovra 2025 è alle battute finali e proseguirà oggi, lunedì 23 dicembre, con l'approdo al Senato. Secondo la tabella di marcia prevista dal governo, il via libera definitivo dovrebbe arrivare il 28 dicembre.

Vediamo da vicino quali sono le novità in tema ambiente introdotte dalla Legge di Bilancio 2025.

[Indice dei contenuti](#)

[Toggle](#)

- Auto aziendali in fringe benefit: cosa cambia con la Legge di Bilancio 2025
- Le critiche dell'**Aniasa**
- Come cambia la fiscalità dell'auto aziendale con la Manovra 2025
- Le modifiche della Manovra 2025 al TUIR
- Le misure sui rifiuti nella Manovra 2025

Auto aziendali in fringe benefit: cosa cambia con la Legge di Bilancio 2025

La manovra approvata alla Camera vara il nuovo regime per la gestione delle **auto aziendali in fringe benefit** concesse ad uso promiscuo, sia per lavoro che per esigenze personali. Le modifiche saranno in vigore dal 1° gennaio 2025.

Le novità introdotte dal testo:

- cancellano una quota di **sussidi ambientalmente dannosi**, rimodulando gli incentivi accordati alle auto a combustione interna per **favorire la scelta di auto elettriche e a minori emissioni**;
- **intervengono sulla fiscalità delle auto aziendali** concesse ai dipendenti come incentivo o strumento di lavoro, **legando la tassazione al tipo di alimentazione** invece che alle emissioni di CO2 come in precedenza;
- viene mantenuta la retroattività: **il nuovo regime si applica anche per le auto ordinate nel 2024 e consegnate nel 2025**.

Le critiche dell'**Aniasa**

Quest'ultimo aspetto è stato fortemente criticato già nelle scorse settimane dall'**Aniasa**, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital che fa parte di Confindustria.

Secondo l'**Aniasa**, la Legge di Bilancio 2025 si traduce in un aumento medio annuo del valore imponibile dell'auto aziendale in fringe benefit di 1.600 euro, pari a +67%. Che porterebbe a un calo del 30% delle immatricolazioni di vetture per noleggio a lungo termine e una flessione del 20% per gli acquisti da parte di aziende.

Come cambia la fiscalità dell'auto aziendale con la Manovra 2025

Vediamo nel dettaglio quali modifiche alla fiscalità delle auto aziendali prevede la Legge di Bilancio 2025, quali sono i nuovi criteri e come sono distribuiti gli scaglioni.

Prima di tutto, vediamo come funzionava finora. Il **vecchio regime**:

- calcolava la tassazione dovuta sull'auto aziendale concessa in fringe benefit ai dipendenti usando **4 scaglioni basati sulle soglie emissive dei veicoli**;
- a ogni scaglione corrispondeva **una percentuale del costo chilometrico**, stabilito ogni anno dalle tabelle dell'AcI;
- il calcolo delle tasse dovute sull'auto prevedeva di **moltiplicare il coefficiente del costo chilometrico per il valore convenzionale di 15mila km percorsi in un anno**.

Al contrario, **il nuovo regime**:

- calcola la tassazione in base a **3 scaglioni** basati sul tipo di alimentazione del veicolo (**auto elettrica, ibrida plug-in, altre alimentazioni**);
- **abbassa le percentuali per elettriche e ibride, rispettivamente al 10% e al 20%**. Ricordiamo che sia gli EV sia le ibride plug-in in precedenza avevano un coefficiente del 25%;
- **alza le percentuali per le auto endotermiche al 50%**. Ricordiamo che la maggior parte dei modelli solitamente scelti dalle aziende resta nella fascia sotto i 160 gCO₂/km, che finora aveva un coefficiente del 30%.

La tabella seguente riassume le modifiche nel regime fiscale per le auto aziendali concesse ai dipendenti in fringe benefit per uso promiscuo:

Vecchio regime	Nuovo regime
Emissioni fino a 60 g/km: 25%	Auto elettriche: 10%
Emissioni tra 61 e 160 g/km: 30%	Auto Plug-in: 20%
Emissioni tra 161 e 190 g/km: 50%	Altre alimentazioni: 50%
Emissioni superiori a 190 g/km: 60%	

Le modifiche apportate dal comma 48 dell'art.1 della Legge di Bilancio 2025 si applicano a:

- autovetture,
- autoveicoli per trasporto promiscuo,
- autocaravan,
- motocicli,
- ciclomotori.

Le modifiche della Manovra 2025 al TUIR

Nel dettaglio, questo comma della Legge di Bilancio 2025 interviene sul Testo unico delle imposte sui redditi (TUIR), di cui al D.P.R. n. 917 del 1986. Le modifiche riguardano l'art.51 del TUIR, relativo alla determinazione del reddito di lavoro dipendente.

Di seguito, il nuovo testo dell'art.51 TUIR come modificato dalla manovra di bilancio:

“Ai fini dell'applicazione del comma 3: a) per gli autoveicoli indicati nell'articolo 54, comma 1, lettere a), c) e m) del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i motocicli e i ciclomotori di nuova immatricolazione, concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025, si assume il 50 per cento dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali che l'Automobile club d'Italia deve elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno e comunicare al Ministero dell'economia e delle finanze, che provvede alla pubblicazione entro il 31 dicembre, con effetto dal periodo d'imposta successivo, al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente. La predetta percentuale è ridotta al 10 per cento per i veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica ovvero al 20 per cento per i veicoli elettrici ibridi plug-in; (...).”

Le misure sui rifiuti nella Manovra 2025

Il passaggio alla Camera ha modificato l'intervento sui rifiuti nella Manovra 2025. Il testo rimodula la disciplina dell'IVA.

La novità principale riguarda le prestazioni di **smaltimento dei rifiuti** che avvengono mediante conferimento in **discarica** o mediante **incenerimento senza recupero efficiente di energia**. Per queste fattispecie, **l'aliquota IVA sale al 22% invece del 10% precedente**.

Vengono così disincentivate le gestioni di rifiuti meno virtuose, favorendo raccolta differenziata e incenerimento avanzato. **E viene cancellato un altro sussidio ambientalmente dannoso**.

Inoltre, la Manovra 2025 **aggiorna il riferimento normativo per queste prestazioni di smaltimento dei rifiuti, legandole al TU Ambiente del 2006** (appena modificato dal DL Ambiente di freschissima approvazione). In concreto, si esplicita che questi interventi rispondono agli obiettivi di transizione ecologica e di mitigazione e adattamento dei cambiamenti climatici.

La Camera ha apportato un'ulteriore, **piccola modifica**, specificando la necessità di **favorire la gerarchia nella gestione dei rifiuti in modo conforme ai principi dell'economia circolare**.

Auto in fringe benefit, come cambia con le nuove regole 2025



1.000 euro in più per auto aziendale termica, ma oltre 600 euro in meno per una elettrica, Bev. Tutte le ipotesi di approccio del mondo fleet

Lo abbiamo dettagliato e in parte commentato, il nuovo approccio fiscale per i fringe benefit che tocca le auto aziendali. Andiamo ora a vedere nel concreto le ipotesi di cosa potrà accadere, al settore delle flotte che tanto ha impattato sulle nuove immatricolazioni di auto negli ultimi anni e, quindi, anche sul circolante italiano oltre che sul mercato dell'usato.

Nuove regole e tendenze politiche sembrano voler elettrificare le company car. Vista la penalizzazione dei veicoli termici e le indiscrezioni da Bruxelles, di cui abbiamo scritto separatamente.

Le stime parlando di oltre 1.000 euro in più per auto aziendale termica/ibrida, ma oltre 600 euro in meno per una elettrica, Bev. Circa 200 in meno per le ibrida plug-in. L'ipotesi è che crescano di certo le ultime tipologie, ma qualcuno potrà anche rimandare la sostituzione dell'auto aziendale. Secondo **Aniasa** circa 80.000 casi, di ritardo sostituzione vettura, prolungando la scadenza.

Se finora le flotte hanno privilegiato auto ibride plug-in per i dirigenti, che non sempre hanno apprezzato o ben gestito, ora si presume che le plug-in potranno crescere, anche per via delle

migliori autonomie Ev.

Nel frattempo, le politiche ambientali delle imprese potrebbero variare, rispetto a quanto previsto solo pochi anni orsono.

Auto aziendali: l'impatto della stretta sui fringe benefit in Manovra

La **Manovra 2025** rischia di trasformarsi in una vera e propria stangata per le imprese e i dipendenti che utilizzano le auto aziendali, concesse come **fringe benefit**. Cambiano infatti le regole fiscali, introducendo un nuovo regime in vigore dal 1° gennaio.


Queste novità interessano sia i lavoratori che utilizzano auto aziendali per scopi personali, sia le aziende che offrono questo beneficio, incidendo sulle imposte dovute ma anche sul mercato automobilistico italiano. La modifica avrà infatti una sorta di **effetto retroattivo** per gli ordini già effettuati nel corso del 2024 con consegna nel 2025.

Indice

1. Fringe benefit auto aziendali: le novità 2025

1. Nuovi criteri di tassazione
2. Le conseguenze per lavoratori, imprese e mercato

Fringe benefit auto aziendali: le novità 2025

 **Manovra 2025: cambiano i fringe benefit per auto aziendali 31 Ottobre 2024** La novità introdotta dalla Legge di Bilancio 2025 riguarda **specificamente i veicoli aziendali ad uso promiscuo**. Questo tipo di veicolo è messo a disposizione del dipendente per scopi sia professionali sia personali, rappresentando quindi un benefit soggetto a tassazione sotto forma di fringe benefit.

La **tassazione** sarà basata sulla tipologia di **alimentazione** e non più sulle emissioni inquinanti, così da rendere meno vantaggioso usare auto a benzina e diesel rispetto ai veicoli elettrici. Il nuovo calcolo dei fringe benefit per le auto aziendali ad uso promiscuo concesse ai dipendenti prevede che il reddito aggiuntivo da tassare sia del 50% della soglia forfettaria nelle **tabelle ACI** per i veicoli alimentati a diesel, benzina o GPL, mentre per le auto elettriche si pagherà il 10% del costo chilometrico, che sale al 20% per auto ibride plug-in.

Nuovi criteri di tassazione

A partire dal 1° gennaio 2025, la tassazione sarà determinata in base alla tipologia di alimentazione del veicolo, anziché alle emissioni di CO₂:

- **auto elettriche** tassazione al 10%,
- **auto ibride plug-in** tassazione al 20%,
- **altre alimentazioni** (benzina, diesel, ibride non plug-in, GPL, metano) tassazione al 50%.

La vera **penalizzazione** è per i veicoli che si collocano nella fascia di emissioni **tra 61 e 160 g/km**, perchè è qui che scatta l'**aumento dal 30% al 50%**. I dipendenti che utilizzano veicoli aziendali a benzina o diesel vedranno un aumento della tassazione al 50%, indipendentemente dalle emissioni del veicolo.

Al contrario, coloro che utilizzano veicoli elettrici o ibridi plug-in beneficeranno di una tassazione ridotta, rispettivamente al 10% e al 20%. Questo cambiamento mira a promuovere l'adozione di veicoli più ecologici.

NB: le tabelle ACI 2025 non sono ancora state pubblicate. Sono attese in Gazzetta Ufficiale entro il 31 dicembre 2024, come riferimento per determinare i costi chilometrici di esercizio dei veicoli ai fini del calcolo dei fringe benefit per le auto aziendali ad uso promiscuo nel 2025.

Le conseguenze per lavoratori, imprese e mercato

Le reazioni contrarie alla misura contenuta nella Manovra non si sono fatte attendere. Da parte di **ANIASA**, associazione di Confindustria per il settore autonoleggio e mobilità, si rischia di ridurre gli acquisti di auto aziendali e di generare un calo generale anche per le auto a noleggio di lungo termine.

Aumentando il **reddito imponibile** mediamente di 1.600 euro lordi all'anno per i dipendenti, oltre un milione di famiglie potrebbe subire un aggravio fiscale del 65-70% se utilizzatori di vetture endotermiche Euro 6, che rappresentano il 75% dei veicoli a noleggio.

L'associazione prevede una diminuzione del 30% nelle **immatricolazioni** del noleggio a lungo termine e del 20% negli acquisti da parte delle società, con una conseguente perdita stimata di 105 milioni di euro nelle entrate per l'erario.

L'aumento della tassazione potrebbe indurre le aziende a mantenere in uso le vetture già assegnate, ritardando l'acquisto di nuovi veicoli e prorogando i contratti di noleggio in essere. Questo comportamento rallenterebbe il rinnovo del parco auto, compromettendo gli obiettivi di transizione ecologica ed energetica.

Auto aziendali, mercato a rischio con l'aumento delle aliquote fiscali



Con l'imminente approvazione della Legge di Bilancio per il 2025, dovrebbe essere confermato l'aumento della tassazione sulle auto endotermiche concesse in uso promiscuo, ovvero sia le auto aziendali. La norma è inserita nella legge di bilancio e, se non sarà modificata dagli emendamenti, potrebbe essere ritoccata solo più avanti attraverso il Milleproroghe.

Le nuove aliquote

Per adesso il grattacapo rimane. Perché le società che in questi giorni stanno stipulando i contratti a favore dei dipendenti, o che li hanno già sottoscritti, potrebbero vedere, nel 2025, l'aliquota salire al 20% sulle auto ibride plug-in e al 50% per tutte le altre automobili endotermiche, incluse le Supercar altamente inquinanti che ora hanno l'aliquota del 60%. Invece scenderà al 10% l'aliquota sulle auto elettriche. Va tenuto conto che l'aumento della pressione fiscale nei confronti delle auto aziendali ricade anche sui dipendenti, in quanto l'uso promiscuo della vettura viene considerato a tutti gli effetti un reddito indiretto.

Nel motivare la scelta, il collegamento agli adempimenti del Pnrr in materia di standard ambientali e in generale la volontà di favorire l'acquisto di veicoli non inquinanti. Eppure, come spesso accade, i più genuini propositi nella prassi politica portano con sé anche problemi concreti. In primis il fatto che molte aziende, nell'incertezza della situazione, stanno già optando per la proroga dei contratti esistenti che non prevedevano un mezzo elettrico.

Probabile meno gettito futuro

Lo scenario del prossimo futuro potrebbe essere tutt'altro rispetto a un rinvigorimento della compravendita di automobili e pure "più pulite", bensì un freno alle immatricolazioni delle auto aziendali. Questo temono le associazioni di categoria, tra cui **Aniasa**, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital. Il fenomeno causerebbe inoltre «una potenziale riduzione di entrate per l'Erario e gli Enti Locali di oltre 140 milioni di euro, 6 volte superiore alle entrate stimate dalla Ragioneria Generale», fa notare **Aniasa** in una nota.

I rischi per le ibride

L'associazione sottolinea: «Tali modifiche, pur favorendo l'adozione di veicoli a zero o basse emissioni, penalizzano fortemente non solo le auto endotermiche, ma anche le altre alimentazioni ibride, a metano, GPL o idrogeno. A ciò si aggiunge anche la preoccupante rimodulazione dei 4,5 miliardi di euro del Fondo Automotive. L'attuale testo del DDL Bilancio rappresenta un vero e proprio freno dal punto di vista economico ed ambientale che incide pesantemente sul settore dell'auto aziendale, che nel 2023 ha rappresentato il 45% delle immatricolazioni, da sempre all'avanguardia dati i propri veicoli nuovi, sicuri e green».

Quanto costa di più all'anno

Aniasa fa i numeri. E sono preoccupanti: «Per le aziende e i dipendenti che non possono accedere a veicoli ecologici agevolati, l'aumento della tassazione e dei contributi comporterà significativi maggiori oneri che, considerando una vettura media con motore termico, è possibile indicare in quasi 1.600 € all'anno».

Quanto pesa sulle auto noleggiate

«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 €, un incremento del 67%, che riguarda la maggior parte dei veicoli attualmente noleggiabili (85% del mercato)».

Le perdite erariali

Secondo **Aniasa**, «Di fronte a tale inasprimento fiscale - e conseguente proroga dei contratti - è preventivabile una riduzione di almeno il 20% delle immatricolazioni di autovetture uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità) ed il 10% degli acquisti da parte di società (20.000), solo nel 2025. Ciò comporterebbe minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a circa 125 milioni di euro nel 2025. L'applicazione di tali valori alla menzionata riduzione di immatricolazioni di autovetture comporterebbe una diminuzione di entrate pari a 47 mln euro per gli acquisti di vetture da parte delle aziende di noleggio e di 78 milioni di euro per gli acquisti da parte di società e P.IVA».

Quanti contribuenti sono coinvolti

L'Associazione nazionale dell'autonoleggio ci tiene a far sapere al governo che, «pur apprezzando la riduzione di tassazione per le autovetture ad alimentazione elettrica e plug-in (circa 80.000 unità, il 12-13% dell'immatricolato), si deve rilevare che la proposta del Governo, come da relazione tecnica, aumenta la tassazione per oltre 510.000 contribuenti (corrispondente al 75% delle auto aziendali di nuova immatricolazione)».

Potenzialmente è dietro l'angolo un'alterazione dell'assetto competitivo del mercato che da sempre è punto di attenzione dell'Unione Europea. Ecco perché le parti in gioco reputano necessaria una rivisitazione della misura, «rinviandone l'applicazione per almeno tre anni e supportando pertanto la transizione; ovvero stabilire un aumento dilazionato nel triennio, evitando pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario».

Auto Aziendali, ecco la stangata: come cambia la tassazione nel 2025

Il 30 giugno entreranno in vigore le nuove aliquote di fringe benefit, con aumenti che potrebbero penalizzare il mercato



Le Associazioni di categoria, Anfia e **Aniasa**, speravano negli emendamenti. Almeno in quello che prevedeva l'entrata delle nuove **aliquote di fringe benefit** al 30 giugno 2025, che, come potete leggere in seguito, colpisce soprattutto chi guida auto a motore termico e full hybrid, modalità propulsiva interessata da un altro emendamento. Anch'esso cassato.

Invece nulla di fatto. Tutti gli emendamenti sono stati bocciati dalla Ragioneria dello Stato per non far mancare ai conti **8 milioni di euro**. Sì avete letto bene, 8 milioni in una Legge di bilancio da 30-35 miliardi di euro.

Rischio immatricolazioni

Forse, perché, sempre secondo **Aniasa**, con queste nuove aliquote vi sarà una riduzione - soltanto nel 2025 - delle immatricolazioni di auto a uso noleggio a lungo termine del 30% circa (circa 60mila unità). A cui si aggiungerà una **diminuzione del 20% degli acquisti** da parte di società (15.000 unità) "con minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro nel 2025". Ecco.

Ma vediamo cosa cambia con le **nuove aliquote** legate non più alle emissioni ma alle motorizzazioni. Che ricordiamo sono uno strumento di calcolo di quanto devono pagare come Fringe benefit i driver che guidano auto aziendali assegnate, così come le Tabelle Aci relative ai costi chilometrici 2025 che ogni anno vengono pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale entro il 31 dicembre dell'anno precedente.

Da una struttura di aliquote per il pagamento del fringe benefit così...

- tra 0 e 60 g/km (elettriche e PHEV, di fatto), il 25%;
- tra 61 e 160 g/km (PHEV, full, mild hybrid e termiche semplici), il 30%;
- tra 161 e 190 g/km di emissioni, il 50%;
- oltre i 190 g/km (supercar), il 60%.

Si passa a un valore del fringe benefit calcolato per **tipologia di alimentazione**. Indipendentemente dalle fasce di emissioni inquinanti. Pertanto:

- le elettriche verranno valorizzate al 10% del costo d'esercizio annuo, anziché il 25%;
- le ibride plug-in al 20% anziché al 25%;
- le termiche non elettrificate benzina e diesel, le mild hybrid, le full hybrid, le bifuel a metano o a GPL – finanche le supercar – tutte indistintamente al 50%.

Se il calcolo specifico del valore del fringe benefit avviene sulla base di una **percorrenza annua di 15.000 km**, diversa è la ratio di fondo delle tabelle Aci.

Cosa succederà al mercato?

Aniasa ha già lanciato – inascoltato – l'allarme sulle **minori immatricolazioni**. Perché, come ci hanno raccontato i noleggiatori e i fleet manager che abbiamo interpellato molti punteranno ad **allungare i contratti esistenti** e, in caso non fosse possibile, cambiare l'auto già scelta (ma con penali da quantificare) o buttarsi a pesce su modelli alla spina, ma con un forte aggravio dei costi per le aziende.

Queste le soluzioni paventate per, almeno, mitigare la stangata sulle auto aziendali contenuta nella nuova legge di bilancio 2025.

Però... C'è un però: Stefano Sirocchi, commercialista specializzato nella questione e firma del Sole24 Ore, scavando tra le pieghe del disegno di legge forse un'altra soluzione l'ha trovata.

Stangata Auto Aziendali: la soluzione

Stefano Sirocchi, interpellato dalla redazione di Fleet Magazine, evidenzia come, in attesa di chiarimenti ufficiali, anche in questi casi, conti il **momento in cui si stipula un contratto** tra le

parti, ovvero tra il datore di lavoro e l'assegnatario del bene, in questo caso l'auto.

“Sebbene nella prassi aziendale il contratto o la lettera di assegnazione sia redatta e firmata dalle parti al momento della concessione del bene, e dunque quando il veicolo è disponibile, nulla osta a sottoscriverlo prima”. Come dice l'Articolo 1321 del Codice Civile “l'accordo di due o più parti per costruire, regolare o estinguere tra loro un rapporto giuridico, - ovvero suscettibile di valutazione economica - articolo 1174”.

Quindi la soluzione - troppo semplicistica? Vedremo se su questo interverrà l'Agenzia delle Entrate o direttamente il legislatore, come crediamo noi - sarebbe quella di, citando Sirocchi:

“Stipulare un contratto con il dipendente entro il 31 dicembre 2024, prevedendo che le parti accettano che venga concesso l'uso dell'autovettura aziendale con 'modello auto e tipo auto', secondo quanto indicato nel modulo d'ordine, appena il veicolo sarà disponibile dal fornitore noleggiatore o concessionaria. In tal modo, il contratto è efficace sin dalla firma sebbene l'obbligo di esecuzione a carico del datore di lavoro sia vincolato alla realizzazione del presupposto contrattuale, ossia della consegna del veicolo da parte del fornitore”.

Nuove aliquote di fringe benefit e impatti sul noleggio auto



Le recenti modifiche legislative influenzano il mercato del noleggio auto a lungo termine

Argomenti trattati

- 1 Introduzione alle nuove aliquote di fringe benefit
- 2 Impatto sulle immatricolazioni e sul mercato del noleggio
- 3 Modifiche nel calcolo del fringe benefit
- 4 Strategie per affrontare le nuove sfide
- 5 Conclusioni e prospettive future

Introduzione alle nuove aliquote di fringe benefit

Le recenti modifiche legislative riguardanti le **aliquote di fringe benefit** hanno suscitato preoccupazioni tra le associazioni di categoria, come Anfia e **Aniasa**. Queste modifiche, che colpiscono in particolare le auto a motore termico e full hybrid, sono state bocciate dalla Ragioneria dello Stato per evitare un deficit di 8 milioni di euro in una legge di bilancio da

30-35 miliardi. Questo ha portato a una riflessione profonda sulle conseguenze che tali cambiamenti avranno sul mercato del noleggio auto a lungo termine.

Impatto sulle immatricolazioni e sul mercato del noleggio

Secondo le stime di **Aniasa**, le nuove aliquote potrebbero portare a una riduzione delle immatricolazioni di auto a uso noleggio a lungo termine di circa il **30%** nel 2025, corrispondente a circa 60.000 unità. Inoltre, si prevede una diminuzione del **20%** degli acquisti da parte delle società, con una perdita di entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a 125 milioni di euro. Questi dati evidenziano come le nuove regole non solo influenzino le aziende, ma abbiano anche ripercussioni significative sull'intero settore automobilistico.

Modifiche nel calcolo del fringe benefit

Un cambiamento fondamentale riguarda il modo in cui viene calcolato il valore del fringe benefit. In passato, il calcolo si basava sulle emissioni inquinanti, mentre ora si passerà a un sistema che considera la tipologia di alimentazione del veicolo. Questo significa che il valore del fringe benefit sarà determinato in base alla motorizzazione, indipendentemente dalle fasce di emissioni. Tale modifica potrebbe portare a una maggiore complessità per le aziende nel gestire i costi associati alle auto aziendali.

Strategie per affrontare le nuove sfide

In risposta a queste sfide, i noleggiatori e i fleet manager stanno esplorando diverse strategie per mitigare l'impatto delle nuove aliquote. Alcuni suggeriscono di allungare i contratti esistenti o di optare per modelli di auto elettriche, nonostante i costi più elevati. Inoltre, Stefano Sirocchi, commercialista esperto, ha proposto una soluzione che prevede la stipula di contratti anticipati tra datori di lavoro e dipendenti, per garantire l'uso dell'auto aziendale non appena disponibile. Questa strategia potrebbe rappresentare una via per aggirare le difficoltà legate alle nuove normative.

Conclusioni e prospettive future

Le modifiche alle aliquote di fringe benefit rappresentano una sfida significativa per il settore del noleggio auto e per le aziende che utilizzano veicoli aziendali. Con una potenziale riduzione delle immatricolazioni e un cambiamento nel calcolo dei costi, è fondamentale che le aziende si adattino rapidamente a queste nuove regole. Solo attraverso strategie innovative e una pianificazione attenta sarà possibile affrontare le sfide future e garantire la sostenibilità del mercato automobilistico.

Auto aziendali: più tasse su quelle a benzina e diesel nel 2025



L'associazione di Confindustria **Aniasa** stima un possibile calo del 30% per le auto a noleggio di lungo termine e del 20% per quelle acquistate

Tra i provvedimenti previsti dalla legge di bilancio, in attesa dell'approvazione del Senato dopo l'ok della Camera, si introducono cambiamenti nella gestione delle auto aziendali e nel calcolo della tassazione: in particolare nel 2025 aumenteranno le tasse per i veicoli a benzina e diesel, affidati ai lavoratori che per "uso promiscuo" se ne possono servire anche nella propria vita privata, mentre diminuiranno le imposte per le vetture elettriche e ibride.

Le oscillazioni delle tasse sulle auto aziendali sono legate al concetto di "costo chilometrico", una cifra decisa a monte dall'Automobile Club d'Italia che cresce in base al modello del mezzo aziendale in questione e alle quantità di emissioni di CO2 che produce. L'incremento si riflette anche sul reddito del dipendente dotato di auto. In sostanza i veicoli elettrici e ibridi plug-in avranno le tasse più basse, rispettivamente al 10 e al 20% del costo chilometrico, ma la maggior parte delle auto aziendali si colloca nel range di mezzi che generano tra i 61 e i 160 grammi di CO2 al chilometro: per questo segmento, la tassazione passa dal 30 al 50%.

Stando ai calcoli effettuali, considerando che convenzionalmente si assegna alle auto aziendali

una percorrenza media di 15 mila chilometri annui, questo incremento si traduce così: se prima il mezzo assegnato per uso promiscuo pesava sulla dichiarazioni dei redditi del dipendenti per 2.250 euro lordi aggiuntivi, ora questo “peso” potrebbe raggiungere i 3.750 euro complessivi, circa 125 euro ogni mese, oppure 1.600 euro lordi annui in più nel reddito imponibile che potrebbe riguardare le buste paga di 1 milione di italiani.

Questi ultimi numeri sono forniti dall'associazione **Aniasa**, che ha denunciato come l'aumento della tassa sull'auto aziendale, previsto nel testo definitivo della legge di bilancio, danneggia la transizione ecologica, l'industria dell'automotive e anche l'Erario. “Aumentare oggi la tassazione sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese”, ha dichiarato il presidente Alberto Viano, “significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante. Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante, evitando ricadute ambientali, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro – circa il 40% delle immatricolazioni – e sull'Erario”. L'associazione stima un possibile calo del 30% per le auto a noleggio di lungo termine e del 20% per quelle acquistate.