

# Indice Articoli ANIASA

19 Dicembre 2024

## ANIASA

18/12/2024	SOLE24ORE.COM	FLOTTE, STRETTA DEL FISCO SULLE AUTO AZIENDALI	Pag. 2
18/12/2024	SOLE24ORE.COM	ASSOCIAZIONI ALL'ATTACCO: «FISCO DA ALLINEARE AGLI STANDARD EUROPEI»	Pag. 4
18/12/2024	SOLE24ORE.COM	NOLEGGIO BREVE TERMINE, SCATTO DEL GIRO D'AFFARI SULLA SPINTA DEL TURISMO	Pag. 6
18/12/2024	SOLE24ORE.COM	PER IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE SI TEME UN CALO DELLE IMMATRICOLAZIONI	Pag. 8
17/12/2024	AUTOAZIENDALIMAGAZINE.IT	“STANGATA” CONFERMATA SULLE AUTO AZIENDALI	Pag. 10

## Flotte, stretta del Fisco sulle auto aziendali



Un'altra bella frenata al mercato auto e un'ulteriore strizzata fiscale a imprese e assegnatari di company car. È questa la sintesi e la cifra della politica economica sulle auto aziendali prevista nella Finanziaria in esame. Per chi voglia verificare tale conclusione, ecco i fatti e gli impatti prevedibili. Il Ddl Bilancio, all'articolo 7, prevede di tassare le auto aziendali, per la parte di uso privato che dunque costituisce un reddito in natura per il dipendente, in base all'alimentazione del motore, distinguendo tra full electric, ibride plug-in e termiche, con queste ultime che includono sia le ibride senza spina che quelle a metano/Gpl. Oggi il parametro sono le emissioni di CO2, la cui diminuzione era all'origine delle norme green che adesso evidentemente hanno una bussola diversa: spingere le auto elettriche. Un altro schiaffo alla neutralità tecnologica, che a parole questo Governo dichiara di perseguire. C'è dell'altro.

I coefficienti usati per calcolare il valore del prelievo vengono rivisti, tassando meno le auto elettriche, le plug-in e le termiche grandi (circa il 15% delle scelte delle aziende) e molto più le altre, il grosso delle company car. Le stime di **Aniasa**, l'associazione dei noleggiatori, sono impietose. Chi dovesse scegliere auto con emissioni di CO2 oltre 190 gr/km (ossia quelle più grandi, destinate ai top manager) avrebbe un risparmio di 700 euro per sé e altri 400 di contributi Inps per l'azienda. Sì, letto bene, chi emette di più paga di meno, oltre 1.100 euro all'anno di meno. Si tratta del 2% delle vetture, ma come si dice? ciò che conta è il pensiero. Gli altri dirigenti, quelli con auto comprese tra 160 e 190 gr/km, pagherebbero poco di più, sopra i 100 euro loro e appena sotto l'azienda: 200 euro in totale. A ricevere l'attenzione maggiore sono quelli che viaggiano su macchine comprese tra 60 e 160 gr/km, cioè la stragrande maggioranza degli assegnatari, quelli che davvero macinano decine di chilometri per lavoro e magari sono quadri e impiegati. Il gesto previsto per loro dal Governo vale 1.000 euro di maggior prelievo più altri 600 quasi per l'azienda.

Accanimento? No, suggerimento, perché la via d'uscita è lì, basta coglierla. Scelgono un'ibrida plug-in e le ritenute diminuiranno di oltre 200 euro e per loro e 100 per l'impresa: sì, non sono cifre speculari all'aggravio, ma perché cavillare? Ancora meglio se passassero a una full electric: meno 600 e meno 360 rispettivamente. Dunque, dove sta il problema? Il problema è che andare in giro in cerca di colonnine non rientra nella job description degli assegnatari di company car né di 97 italiani ogni cento. Far finta di non capire questa semplice verità che i clienti stanno segnalando è veramente difficile da digerire. Va bene, ma con le plug-in non c'è questo problema. Vero, ce n'è un altro, ancora maggiore. Negli ultimi anni le flotte sono state il maggior acquirente di queste motorizzazioni, che senza imporre soste forzate per ricaricare consentono di dichiarare nel company profile una dimensione green che tanto piace agli analisti, quelli che una volta pensavano alla redditività. Peccato che i manager che hanno optato per questa soluzione abbiano poi scoperto che i consumi sono quelli di un jet, dovendo trasportare alcuni quintali di batterie.

Fin qui la norma, ancora da approvare. Quali sarebbero gli effetti? A livello politico, probabilmente si tratta di una bandierina green da sventolare con Bruxelles quando si discuterà dei soldi veri della Finanziaria. Nel mercato, invece, ci sarebbe un ulteriore stop all'immatricolazione di nuove auto. Va da sé che solo una sparuta minoranza aderirà all'incentivo a mettersi a cercare colonnine e consumare lunghi caffè americani. Per gli altri non resta che continuare a girare con l'auto che hanno, spostando in avanti la sua sostituzione. Pertanto, il segmento che in Italia conta una targa su quattro e anche di valore superiore alla media dei privati rallenterebbe le immatricolazioni. Per gli operatori non c'è alcun problema, visto che non fatturano macchine ma servizi e nei prolungamenti sono sempre riusciti a portare a casa più soldi di quelli previsti nei contratti originari. No, questo provvedimento penalizzerebbe solo chi le macchine le fabbrica, ossia gli operai. **Aniasa** stima 80mila auto in meno nel 2025, pari al 5% del mercato auto totale.

Purtroppo c'è una verità evidente, che anche gli esponenti del Governo e della sua maggioranza conoscono bene, che però fatica a entrare nella produzione legislativa: la mobilità elettrica si può scegliere, sì, ma non si può imporre per legge.

## Associazioni all'attacco: «Fisco da allineare agli standard europei»



### **Per favorire il rinnovo, Unrae propone deduzioni maggiori e ammortamenti ridotti a due anni per le auto a zero o basse emissioni**

Le politiche tributarie sulle flotte aziendali sono al centro delle riflessioni delle associazioni attive nel comparto della mobilità (aziendale e non) in questa fine di 2024. Unrae insiste sulla fiscalità come leva per un parco circolante sempre più sostenibile. «Con l'eliminazione dell'Ecobonus dal 2025 - dice Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae - il sostegno alla transizione energetica (lato domanda) e al rinnovo del parco auto è uscito dalle priorità del governo. Tuttavia, per Unrae questi obiettivi restano perseguibili attraverso una revisione della fiscalità sulle auto aziendali». I tetti di deducibilità, fermi al 1997, la riduzione progressiva delle deduzioni per auto in uso non esclusivo e per professionisti fino al 20%, insieme a una detraibilità Iva limitata al 40% (in deroga da quasi 40 anni alle norme Ue), creano un gap competitivo per tutte le imprese italiane rispetto ai concorrenti europei. Per questo «Unrae propone di premiare le auto a zero o basse emissioni fino a 60 g/Km CO2 con deduzioni fiscali maggiori e ammortamenti ridotti a due anni per veicoli in pool, di professionisti o assegnati ai dipendenti in uso promiscuo».

A fianco di Unrae si schiera anche **Aniasa**. «Le aziende di autonoleggio - sottolinea Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di **Aniasa** - rappresentano attualmente il canale principale nella diffusione di veicoli elettrici ed ibridi. È di fondamentale importanza procedere alla concretizzazione della legge delega per la riforma tributaria, ponendo particolare attenzione al regime fiscale delle auto aziendali il quale è rimasto in gran parte invariato in Italia fin dagli anni '90. Intervenire sulla deducibilità dei costi nei confronti di questi veicoli, modulandola in funzione delle emissioni di CO2, rappresenterebbe un passo significativo per un allineamento della nostra normativa fiscale con gli standard degli altri Paesi europei».

La recente riforma della fiscalità sulle auto in fringe benefit, che favorisce l'adozione di auto elettrificate ed elettriche, resta dunque uno degli elementi più discussi in questo periodo (si veda anche il servizio di pag. 1). «La legge di Bilancio - dice Francesco Naso, segretario generale di Motus-E - si appresta a segnare uno spartiacque significativo nel settore delle flotte aziendali, con l'introduzione di agevolazioni per i veicoli elettrificati con ricarica esterna e l'applicazione di un malus per le auto con emissioni di CO2 superiori ai 61 g/km». Questa misura contribuirà senz'altro a un incremento delle quote di mercato dei veicoli elettrici e plug-in, «invogliando i dipendenti a scegliere la soluzione full electric, con le aziende che potranno continuare a beneficiare anche degli incentivi rivolti allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica aziendali».

«Per il 2025 – sottolinea Andrea Boraschi, direttore di Transport & Environment Italia - gli effetti congiunti di una maggiore disponibilità sui mercati di veicoli elettrici, combinata con la riforma della pressione fiscale sulle auto in fringe benefit, potrebbe determinare un significativo cambiamento nei trend di mercato. A oggi, ragionando in termini di decarbonizzazione, il canale delle flotte aziendali mostra ritardi, nell'adozione delle tecnologie più pulite, del tutto assimilabili a quelli del canale privato. È una situazione che va in qualche modo ribaltata, anche perché sappiamo che dal canale delle auto aziendali dipende in larga misura la composizione di quello dell'usato».

Sull'importanza della sostenibilità insiste anche Aiaga, come emerge dalle parole di Michele Amici, consigliere direttivo di Aiaga. «A distanza di 5 anni dagli obiettivi del Green Deal europeo – dice Amici - i nostri associati fleet e mobility manager sono sicuramente impegnati a far quadrare tali obblighi con strategie e scelte tenendo conto anche degli obiettivi aziendali. Con tale premessa le gestioni della fleet e del mobility management saranno sempre più condivise tra loro prevedendo scelte di mobilità sempre più integrata e sostenibile».

Il rapporto tra fleet manager e società di noleggio è invece sotto la lente di ingrandimento di una rilevazione condotta da Top Thousand. «La nostra ricerca - spiega Riccardo Vitelli, presidente di Top Thousand - conferma il generale gradimento delle aziende per i servizi del noleggio a lungo termine, in questi anni in graduale crescita. I gestori delle flotte chiedono oggi di essere coinvolti sempre di più e di essere considerati come partner con cui definire soluzioni ad hoc per le specifiche esigenze di mobilità dell'azienda. Ampi margini di crescita si intravedono nelle potenzialità ancora inesprese della consulenza sui costi di gestione della mobilità».

Sul quadro congiunturale si focalizza infine il presidente di Amina, l'associazione dei broker italiani, Iacopo Chelazzi. «Al momento sono diversi i motivi di incertezza per il settore automotive in tutta Europa. Non c'è una ricetta che ci dica come uscire da questa situazione: noi siamo a stretto contatto con clienti che percepiscono questa incertezza e vogliono essere aiutati a ridurre i motivi di preoccupazione». Per questo sarebbe molto importante individuare degli indirizzi certi su cui si possa andare avanti con lo sviluppo della mobilità, e sulla base di questi indirizzi fare in modo che le aziende possano programmare i propri investimenti potendo contare su un quadro congiunturale immutato anche dei prossimi anni. «Certezze, in una sola parola: ecco di cosa c'è bisogno per tornare a crescere».

## Noleggino breve termine, scatto del giro d'affari sulla spinta del turismo



**Nel terzo trimestre 2024, le stazioni situate presso gli aeroporti hanno sviluppato il 68% del fatturato rispetto al 32% dei centri cittadini**

Nei primi nove mesi del 2024 gli operatori del noleggio a breve termine secondo i dati di **Aniasa** hanno sviluppato un giro d'affari di 1,2 miliardi di euro, pari ad una crescita del 5,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I risultati sono molto positivi se consideriamo i volumi: i giorni di noleggi sono stati quasi 30 milioni, 2,5 milioni in più del 2023. Mentre i noleggi sono stati circa 3,8 milioni in aumento del 13%. In effetti nel 2024 si è noleggiato di più ma con durate più corte, il tempo medio di noleggio è stato di 7,9 giorni, in contrazione del 4%.

Sul lato del pricing, l'incrocio tra domanda e offerta ha portato ad una leggera contrazione (-3,3%) del prezzo per giorno di noleggio che si è attestato a 40,4 euro. Mentre il decremento è più evidente se consideriamo il prezzo per noleggio che è diminuito di quasi 7 punti percentuali, ma ovviamente tale valore è determinato sia dalla diminuzione della revenue per day sia dalla contrazione della durata media dei noleggi.

Secondo Giuseppe Benincasa, direttore generale di **Aniasa**, «c'è stato finalmente un riequilibrio sulla disponibilità di flotta che ha consentito agli operatori di erogare più giorni di noleggio e contestualmente c'è stato un riassetto dei valori economici».

Nel terzo trimestre emerge molto di più rispetto agli altri quarter la vocazione turistica di questo settore. Le stazioni situate presso gli aeroporti italiani (Apt) hanno sviluppato il 68% del giro d'affari del comparto, mentre quelle situate nei centri cittadini (Downtown) il restante 32%. Stesse percentuali si registrano anche per i noleggi. In effetti nel terzo trimestre il traffico passeggeri presso gli aeroporti italiani è salito del 10%. Ad aumentare sono stati soprattutto gli stranieri (+12%) mentre il traffico nazionale è cresciuto del 7%.

È di quasi 13 euro il divario tra il prezzo al giorno dei noleggi in aeroporto rispetto a quelli downtown. Il turista è più redditizio.

Dai risultati di Hertz dell'alta stagione emerge una crescita dei noleggi leisure con performance decisamente positiva delle vetture premium, che hanno registrato un incremento di oltre il 40% con apprezzamento soprattutto da parte della clientela straniera dovuto anche a maggiore disponibilità di modelli. Infatti, nel 2024 Hertz ha puntato molto sulle vetture premium inserendo in flotta nuovi modelli Bmw che si sono aggiunti all'ampia disponibilità di modelli Audi e Mercedes-Benz e di Selezione Italia (Maserati, Abarth e Alfa Romeo). I clienti optano per tali vetture non solo per l'eleganza e il piacere di guida che

offrono ma anche per l'esclusività del servizio: i clienti che scelgono queste tipologie di auto hanno la garanzia del modello che guideranno fin dalla prenotazione.

Il 2024 per Locauto è stato un anno importante: le proiezioni indicano un incremento di fatturato del 17% e il superamento dei 100 uffici di noleggio. Per il 2025, uno dei principali obiettivi sarà il potenziamento della business unit dei van per rafforzarne l'efficienza operativa, ottimizzare i costi e ampliare l'offerta, con nuove aperture strategiche in grandi città volte a sostenere la logistica. Parallelamente, Locauto punterà sull'intelligenza artificiale interpretata come un vero e proprio pilastro strategico per ottimizzare processi interni, migliorare l'esperienza del cliente e aumentare la capacità di anticipare le tendenze del mercato.

È tempo di novità in Avis Budget Group. Si chiama eToll l'ultimo servizio introdotto dall'azienda per ottimizzare il tempo di ogni viaggio in autostrada ed evitare le file ai caselli autostradali; è disponibile per i noleggi dei brand Avis, Maggiore e Budget. L'azienda propone una formula "tutto-incluso" che, a 20 euro al giorno, offre la possibilità di viaggiare su tutta la rete autostradale e utilizzare le corsie e i varchi di telepedaggio senza doversi fermare al casello. Il dispositivo eToll è accessibile per tutti coloro che hanno effettuato una prenotazione di minimo di tre giorni: per farlo è sufficiente fare richiesta al banco di noleggio e, una volta ritirato il dispositivo, apporlo secondo indicazioni sul parabrezza del veicolo.

Europcar Mobility Group persegue da anni importanti obiettivi legati alla riduzione delle emissioni di carbonio. L'impegno si declina sia sull'incremento della percentuale di veicoli elettrificati in flotta, ma anche sull'ottimizzazione dell'esperienza di noleggio prima, durante e a fine locazione. All'inizio le vetture vengono consegnate già con il pieno di energia. Durante il viaggio i sistemi di travel planner forniscono indicazioni sulle soste da fare e sui tempi di ricarica previsti in ogni stazione. Inoltre, il doppio cavo in dotazione delle auto garantisce poi flessibilità nella ricarica da colonnina pubblica o presa domestica e alla fine del noleggio le vetture possono essere riconsegnate senza il pieno di energia.

Sempre più i noleggiatori ampliano la propria sfera d'azione, non limitandola al classico noleggio fino a un anno, come Drivalia e Sixt.

Si fonda sul concept Planet Mobility l'offerta ampia di Drivalia, società parte del Gruppo Ca Auto Bank: un sistema di formule che spaziano dal car sharing elettrico agli abbonamenti all'auto, passando per i noleggi di tutte le durate. Le soluzioni offerte sono riassunte dai quattro verbi Rent, Lease, Subscribe e Share.

Molteplici servizi di mobilità sono forniti da Sixt attraverso un'unica app che include noleggi a breve e lungo termine con Sixt Rent, modelli di abbonamento completamente flessibili e personalizzabili con Sixt+, servizi con autista tramite Sixt Ride e servizi di car sharing a Milano.

## Per il noleggio a lungo termine si teme un calo delle immatricolazioni



### **Il nuovo regime fiscale previsto dalla legge di bilancio potrebbe spingere le aziende verso una proroga generalizzata dei contratti già in essere**

Il noleggio chiude il 2024 con flotta e fatturato in crescita, ma anche con un evidente calo delle immatricolazioni (soprattutto per le passenger car). Adesso però, con la nuova tassazione dei fringe benefit dell'auto aziendale prevista dalla Legge di Bilancio che potrebbe spingere alla proroga generalizzata dei contratti già in essere, si rischia una nuova flessione delle immatricolazioni anche per il prossimo anno, stimata del 30% per il noleggio a lungo termine. Ecco perché gli operatori del settore prevedono per il 2025 un'annata simile a quella appena trascorsa, o su livelli perfino inferiori, se le novità fiscali in discussione dovessero essere confermate.

Il 2024 ha segnato la ripresa del noleggio a breve termine, tornato a crescere per la prima volta dalla pandemia, anche se con una spinta concentrata soprattutto nei primi mesi dell'anno. Secondo i dati Unrae, da gennaio a novembre il breve termine ha fatto registrare immatricolazioni in crescita di oltre il 25% su base annua, mentre per il noleggio a lungo termine sono diminuite del 19% rispetto agli stessi undici mesi del 2023 (passando da 361 mila a 292 mila).

La speranza ora è che il mercato possa almeno mantenersi su questi livelli, anche perché risulta irrealistico pensare di ripetere i numeri del 2023, passato alla storia come un'annata record, in particolare per il noleggio a lungo termine. Lo scorso anno si erano create condizioni oggettivamente eccezionali, complice una forte concentrazione di un portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne tra 2021 e 2022, a causa della crisi dei semiconduttori. Per fare confronti tra quest'anno e il precedente bisogna quindi ricordare queste dinamiche. Nonostante la flessione delle immatricolazioni, la flotta del noleggio è comunque in espansione e sta raggiungendo quota 1,3 milioni di unità. «La flotta è in crescita e se aumenta la flotta aumenta anche il fatturato delle nostre associate. Il settore in sé non è in contrazione – spiega Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità in Confindustria –. Osserviamo anche un aumento della durata dei contratti, che dai classici 36 mesi e 90mila chilometri si stanno riposizionando sempre più su 48 mesi e 120mila chilometri».

L'incognita sulle immatricolazioni, in ogni caso, rimane. «È chiaro che avere 500mila immatricolazioni ci farebbe piacere, ma non si tratta dell'unico indicatore da valutare», dice Viano. Così come resta qualche inquietudine sul recente taglio al Fondo Automotive. «È arrivato in maniera molto inattesa. Noi noleggiatori non siamo tra i soggetti più impattati, però sicuramente preoccupa perché esprime un segnale di scarsa attenzione al settore



automotive. Così come ci ha colti di sorpresa anche la proposta di rivedere la tassazione in capo ai dipendenti, perché rischia di produrre un effetto fiscale regressivo, aggredendo il middle management».

Nel 2024 si è assistito a una graduale crescita del livello di gradimento delle aziende per i servizi di noleggio a lungo termine, come emerso dalla survey “Noleggio e Qualità” dell’Osservatorio Top Thousand. Tra i servizi che quest’anno hanno confermato un elevato livello di gradimento, anche al confronto con il pre-pandemia, ci sono la relazione commerciale, l’amministrazione, l’area informatica e il servizio clienti. Da migliorare, invece, consulenza e capacità di coinvolgere nel lancio dei nuovi modelli auto, convegni e workshop.

Il 2025 sarà fitto di eventi per la mobilità aziendale. Ecco alcuni appuntamenti fino a metà anno: a marzo torna a Milano Fleet Manager Academy, giornata di approfondimento e formazione per gli operatori del settore. A maggio, invece, riflettori puntati su Company Car Drive, una due giorni di test drive all’Autodromo di Monza; nello stesso mese, l’aftermarket si dà appuntamento a Bologna, per la trentesima edizione della rassegna internazionale Autopromotec.

## “Stangata” confermata sulle auto aziendali

Alla fine è saltata la clausola di salvaguardia che avrebbe evitato l'aumento del costo chilometrico, previsto dalla Legge di Bilancio dal 2025, anche sulle auto diesel e benzina ordinate nel 2024



Doveva allentarsi la stretta sulle auto aziendali in uso promiscuo ai dipendenti, grazie a un **emendamento** alla Legge di Bilancio che avrebbe previsto una **clausola di salvaguardia** per escludere dall'aumento del costo chilometrico previsto dalla manovra le auto diesel e a benzina già ordinate. Ma la clausola di salvaguardia alla fine non ci sarà: a bloccare l'idea di escludere dalla stangata sui consumi chilometrici le vetture ordinate nel 2024 ma consegnate nel 2025 sarebbe stata la **Ragioneria**, per oneri eccessivi. Tutto saltato, per la mancata copertura di **8 milioni di euro**.

Nei giorni scorsi **Aniasa** aveva parlato di “un vero e proprio autogol per l'**Erario** e per la transizione ecologica del nostro parco circolante, con aggravii per dipendenti e imprese, nonché a danno dell'industria automotive già in difficoltà”. Senza la clausola di salvaguardia l'effetto sarà “un aumento della tassazione sulle buste paga di circa un milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale, che graverà maggiormente sui redditi medio-bassi”.

## Nuova tassazione auto aziendali date ai dipendenti, con le modifiche questo fringe benefit ha poco senso



La nuova normativa comporta costi aggiuntivi sia per i dipendenti che usufruiscono delle auto aziendali sia per le imprese.

Le modifiche proposte nella Legge di Bilancio introducono un nuovo regime fiscale per le **auto aziendali concesse in uso promiscuo**. Questa riforma, secondo le associazioni di categoria **Aniasa** e **Anfia**, rischia di trasformare un importante fringe benefit in un onere eccessivo per i dipendenti e per le imprese. Le auto aziendali sono una quota importante del mercato automobilistico italiano, pari al **45% delle immatricolazioni complessive** nel 2023. L'aumento della tassazione previsto dal nuovo regime potrebbe provocare una contrazione di questo comparto.

Con la nuova disciplina, la tassazione per i veicoli a combustione interna e ibridi subirà un incremento fino al **67%**. Questo aumento grava su oltre **un milione di lavoratori dipendenti con la conseguenza di rendere** le auto aziendali meno convenienti sia per chi le utilizza sia per le aziende che le forniscono. La riforma non prevede alcuna agevolazione per incentivare l'adozione di veicoli elettrici, una lacuna che mina gli obiettivi di sostenibilità ambientale dichiarati dal governo. Capiamo meglio:

- L'impatto della nuova tassazione auto aziendali su imprese e lavoratori
- Le proposte per una riforma più equilibrata su tassazione e fringe benefit

## L'impatto della nuova tassazione auto aziendali su imprese e lavoratori

Le modifiche proposte alla **nuova tassazione auto aziendali** date ai dipendenti comporteranno costi per i dipendenti, che vedranno aumentare il loro imponibile fiscale e contributivo. Per una vettura a motore termico, l'aumento della tassazione potrebbe tradursi in un costo aggiuntivo di **1.600 euro all'anno**. Nel settore del noleggio, che è una parte importante del mercato delle auto aziendali, l'aumento annuo stimato oscilla tra **1.100 e 1.800 euro** per veicolo. Questo aggravio riguarda l'**85% dei veicoli noleggiabili** attualmente sul mercato.

Guarda il video **Nuova tassazione auto aziendali ad uso promiscuo, cos il benefit ha poco senso**

Le aziende, a loro volta, subiranno un incremento dei costi previdenziali pari a **122 milioni di euro**, a cui si aggiungeranno le spese legate all'aumento dell'imponibile contributivo. Molte imprese potrebbero così rinviare l'acquisto di nuovi veicoli o a prorogare i contratti di noleggio esistenti, con effetti negativi sull'intero comparto automobilistico. Si stima che il numero di ordini di nuove auto aziendali potrebbe ridursi di **60.000 unità**, causando una perdita di **112 milioni di euro di gettito fiscale** e un impatto negativo sul **Pil pari a 2,1 miliardi di euro**.

Uno degli obiettivi della riforma è incentivare la transizione verso una mobilità più sostenibile, ma le misure proposte - viene contestato - sembrano andare in direzione opposta. La tassazione non differenziata tra veicoli ibridi ed endotermici penalizza sia le aziende che i lavoratori, soprattutto in assenza di incentivi concreti per l'adozione di **veicoli elettrici**.

Le associazioni di categoria hanno sottolineato la necessità di introdurre agevolazioni fiscali per le **ricariche domestiche dei veicoli elettrici**, una misura per supportare la transizione tecnologica. Senza interventi, molte aziende e dipendenti saranno costretti a mantenere veicoli meno sostenibili, vanificando gli sforzi per ridurre le emissioni di CO2.

L'aumento dei costi rischia poi di frenare gli investimenti nel settore automobilistico e rallentare la diffusione di veicoli ecologici e aggravando le disparità territoriali. Le imprese del Sud Italia, già penalizzate da un contesto economico meno favorevole, potrebbero essere ulteriormente svantaggiate da questa riforma.

## Le proposte per una riforma più equilibrata su tassazione e fringe benefit

**Aniasa** e **Anfia** hanno richiesto al governo di modificare il nuovo regime fiscale per le auto aziendali, proponendo soluzioni che bilancino la necessità di sostenere il bilancio pubblico con quella di incentivare la sostenibilità ambientale. Tra le proposte avanzate c'è una tassazione ridotta per i veicoli ibridi rispetto a quelli a combustione interna, per incentivare

gradualmente il passaggio a modelli più sostenibili.

Quindi l'introduzione di **incentivi fiscali per le ricariche domestiche dei veicoli elettrici**, al fine di favorire l'adozione di queste tecnologie sia da parte delle aziende che dei dipendenti. Dopodiché la salvaguardia degli ordini effettuati prima dell'entrata in vigore della legge, per evitare effetti retroattivi che potrebbero penalizzare imprese e lavoratori.

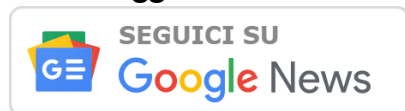
Secondo le associazioni, queste misure non solo aiuterebbero a raggiungere gli **obiettivi di sostenibilità ambientale**, ma eviterebbero anche di compromettere un settore strategico per l'economia italiana.

Leggi anche

- Nuova tassazione auto aziendali date ai dipendenti, con le modifiche questo fringe benefit ha poco senso
- Tassa su auto a uso promiscuo per dipendenti aziendali viene in parte limitata. Come cambia ancora
- Auto a uso promiscuo date ai dipendenti in azienda. Cosa cambia con nuova tassazione ed effetti su stipendi e busta paga
- Quali sono le spese che le aziende possono pagare ai dipendenti tramite i fringe benefit e fino a quale importo
- Tassazione auto aziendali 2025 raddoppia, calcoli ed esempi

Auto aziendaliFringe Benefit

**Rimani aggiornato!**



Seguici su Google News cliccando qui e poi fai click sulla Stellina in alto a destra

# Indice Articoli ANIASA

21 Dicembre 2024

## ANIASA

---

20/12/2024	PANORAMA.IT	STRETTA SULLE AUTO AZIENDALI: NUOVA TASSAZIONE RETROATTIVA DAL 2025, COSTI IN AUMENTO	Pag. 2
20/12/2024	QUIFINANZA.IT	MANOVRA 2025, ADDIO ALLE VECCHIE REGOLE SU AUTO AZIENDALI: CHI PAGHERÀ DI PIÙ	Pag. 4

## Stretta sulle auto aziendali: nuova tassazione retroattiva dal 2025, costi in aumento



Arriva una stretta sulle auto aziendali e sarà retroattiva. Cambia con la Manovra la tassazione dal 1 gennaio 2025, anche per le auto ordinate quest'anno. **Aniasa** stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%) e prevede un contraccolpo su un mercato già sotto pressione.

**La novità introdotta dalla legge di Bilancio è il criterio di tassazione**, che passerà dal sistema basato sulle emissioni di CO2 a uno che tiene conto esclusivamente del tipo di alimentazione del veicolo. Con questa modifica, i veicoli elettrici beneficeranno di una tassazione ridotta al 10%, mentre per i veicoli ibridi plug-in l'aliquota salirà al 20%. Gli altri veicoli, come quelli a benzina e diesel, saranno soggetti a una tassazione molto più onerosa, fissata al 50%. Questo nuovo sistema penalizza fortemente i veicoli a combustione tradizionale, inclusi quelli con emissioni moderate, compresi tra 61 e 160 g/km, per i quali l'imposizione fiscale subirà un incremento dal 30% al 50%. Il cambiamento avrà un impatto diretto sui costi per le aziende e sui dipendenti, particolarmente per coloro che utilizzano veicoli aziendali in uso promiscuo.

**Fino ad oggi il sistema per la tassazione delle auto aziendali si basava sulle emissioni di CO2**, suddividendo i veicoli in quattro fasce con aliquote che variavano dal 25% al 60% a seconda del livello di emissioni. Il passaggio nel 2025 a un sistema alimentazione-centrico stravolgerà questi equilibri. Se da un lato i veicoli con emissioni alte oltre 190 g/km vedranno una riduzione della tassazione dal 60% al 50%, chi si trova nella fascia intermedia subirà un

aumento di ben 20 punti percentuali. E tutto questo riguarda anche le macchine ordinate nel 2024, salvo il decreto Milleproroghe non intervenga per togliere la retroattività del provvedimento.

**Aniasa**, l'associazione della mobilità di Confindustria, parla di una misura che provocherà una "emorragia" nel settore. Per il 2025 si prevede una riduzione del 30% nelle immatricolazioni a noleggio a lungo termine, pari a circa 60mila unità, e un calo del 20% negli acquisti aziendali, ossia circa 15mila veicoli in meno. In termini di entrate fiscali, ciò si tradurrà in una perdita stimata di 125 milioni di euro per Stato ed Enti Locali.

**C'è poi l'impatto sui costi per i dipendenti.** L'incremento medio del valore imponibile per i fringe benefit auto si aggira intorno a 1.600 euro, pari a un aumento del 67%. Questo rende il possesso di un veicolo aziendale un privilegio sempre meno accessibile. Per molte aziende, queste cifre potrebbero tradursi in un ripensamento delle politiche di mobilità, privilegiando soluzioni come l'indennità chilometrica o riducendo il numero di auto aziendali assegnate. I dipendenti potrebbero rinunciare a questo beneficio o richiedere compensazioni economiche alternative, mentre le aziende potrebbero optare per veicoli elettrici o ibridi plug-in per contenere l'impatto fiscale. Che ne sarà delle auto aziendali?

## TUTTE LE NEWS DI ECONOMIA



## Manovra 2025, addio alle vecchie regole su auto aziendali: chi pagherà di più



Fonte: ANSA Le auto aziendali potrebbero costare di più nel 2025

Anche le **auto aziendali** non hanno avuto scampo e sono finite nel mirino della nuova **Manovra**: la situazione potrebbe farsi decisamente complicata per dipendenti e aziende. La modifica fiscale contenuta nel provvedimento introduce novità che colpiranno anche gli ordini effettuati nel 2024, trasformando quello che era un benefit in un potenziale boomerang economico.

Le aziende, da sempre abituate a offrire veicoli aziendali come incentivo o strumento di lavoro, potrebbero dover rivedere le proprie strategie. La pressione fiscale rischia di cambiare il volto di un settore che vale milioni di euro ogni anno. Ma vediamo cosa cambia.

### **Alimentazione: il nuovo metro di giudizio**

Con l'approvazione della Manovra, dal 2025, la tassazione non guarderà più alle emissioni di Co2, ma alla **tipologia di alimentazione**. Una svolta che **premia i veicoli elettrici** con una **tassazione al 10%** e **penalizza le auto a benzina e diesel**, che dovranno affrontare un **50% di imposta**. Le Plug-in Hybrid si piazzano nel mezzo con un 20%. Insomma, chi guida a carburante tradizionale dovrà mettere mano al portafoglio.

Chi si trova nella fascia di emissioni tra 61 e 160 g/km è destinato a vedere la propria imposizione schizzare dal 30% al 50%, un balzo che non passa certo inosservato. Le

ripercussioni su flotte aziendali e lavoratori saranno inevitabili, con un impatto diretto sui costi e sulla mobilità.

## Vecchie regole, altri vantaggi

Fino ad oggi, il sistema si basava su un criterio legato alle emissioni di Co2, suddividendo i veicoli in **quattro fasce**. La percentuale si calcolava applicandola al costo per chilometro, determinato annualmente dalle tabelle Aci, moltiplicato per una percorrenza standard di 15.000 chilometri. Un metodo che premiava i modelli meno inquinanti, senza fare discriminazioni sulla tecnologia.

Questo approccio consentiva alle aziende di **pianificare i costi** con una certa prevedibilità e incentivava l'adozione di veicoli più efficienti dal punto di vista delle emissioni. Ora, il nuovo sistema potrebbe rivoluzionare questi equilibri, creando nuove difficoltà di gestione.

## La stoccata di **Aniasa**

Non si sono fatte attendere le reazioni del settore. **Aniasa**, l'associazione della mobilità in Confindustria, parla di una "emorragia" per il mercato. Nel 2025, si prevede una contrazione del 30% nelle immatricolazioni a noleggio a lungo termine (pari a 60.000 auto in meno) e un calo del 20% negli acquisti aziendali (15.000 veicoli in meno). Questo, secondo **Aniasa**, comporterà minori entrate per Stato ed Enti Locali per circa 125 milioni di euro. "Un aumento medio del valore imponibile del benefit auto di 1.600 euro, pari a un +67%", denuncia l'associazione, sottolineando il peso che questa manovra avrà per chi utilizza un veicolo aziendale.

**Aniasa** teme che questa stretta possa colpire un settore già provato da crisi precedenti, con conseguenze a catena sull'occupazione e sulle scelte di mobilità delle imprese.

## Milleproroghe: l'ultima speranza?

I dipendenti, non dimentichiamolo, i veri protagonisti di questo cambiamento, **rischiano di vedere il benefit trasformarsi in una zavorra**. Con costi così elevati, molti potrebbero essere spinti a ripensare l'uso dell'auto aziendale, optando per soluzioni più economiche o rinunciando del tutto al servizio.

Le aziende, dal canto loro, potrebbero preferire alternative come l'indennità chilometrica o altre forme di compensazione, limitando ulteriormente il ricorso a vetture aziendali. Questo cambiamento, se confermato, modificherebbe radicalmente il modo in cui le imprese supportano la mobilità dei propri dipendenti.

Non tutto è ancora scritto. Il decreto Milleproroghe potrebbe rappresentare un'occasione per rivedere le norme e contenere i danni, ma i tempi stringono.