

INTRODUZIONE

Stefano Sirocchi

Garantire un equilibrio tra gli obiettivi fiscali e la sostenibilità per imprese e lavoratori

ABSTRACT

Minori immatricolazioni porterebbero ad una contrazione degli introiti Iva e Ipt, colpendo, oltre che lo Stato, le Province e le Città metropolitane. È fondamentale, dunque, una riflessione più approfondita sulle conseguenze economiche, operative e di equità che la nuova disciplina potrebbe comportare.

“Soltanto per il 2025 prevediamo una riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio lungo termine e il 20% degli acquisti da parte di società con stimabili minori entrate per l'Erario e gli Enti locali pari a 105 milioni di euro nel 2025”. Con queste parole Alberto Viano, Presidente di Aniasa, associazione degli autonoleggiatori, descrive quanto potrebbe accadere se venisse confermata la nuova disciplina sulle auto aziendali in corso di approvazione.

Oltre all'impatto negativo a livello economico e di gettito erariale, si aggiunge quello, quasi certamente impreveduto, di rallentare persino le immatricolazioni *green*, quantomeno in queste ultime settimane di dicembre. Infatti, migliorando notevolmente (meno della metà di ritenute fiscali) il trattamento fiscale delle auto *full electric* concesse in uso promiscuo a partire dalle immatricolazioni 2025, farlo prima non converrà.

Ma anche a regime, gli attuali assegnatari potrebbero preferire prorogare i contratti per non dover essere costretti ad un *downgrade* nella scelta di modelli elettrici meno prestigiosi delle vetture in uso, considerati i più alti costi di acquisto e noleggio di questi modelli. D'altra parte, tale decisione sarebbe incentivata dall'aumento di oltre il 70%, a valori reali delle ritenute fiscali e previdenziali lato dipendente, per i veicoli nuovi nella fascia 61-160 di CO₂. Mediamente, 1.500 euro all'anno di ulteriori ritenute fiscali in busta paga.

Di conseguenza, le minori immatricolazioni porterebbero ad una contrazione degli introiti Iva e Ipt, colpendo dunque, oltre che lo Stato, le Province e le Città metropolitane. Anche le stime parlamentari sull'aumento del gettito Irpef di 100 milioni di euro nei primi due anni appaiono ottimistiche, poiché basate su scenari statici. Per evitare questi effetti controproducenti sarebbe auspicabile posticipare l'entrata in vigore della normativa di almeno tre mesi, consentendo una revisione del testo che possa generare effetti economici più equilibrati e sostenibili.

Un'ulteriore criticità riguarda l'assenza di una clausola di salvaguardia per le attuali assegnazioni. Questo potrebbe obbligare aziende e dipendenti a rivedere i criteri di calcolo dei fringe benefit, generando confusione nella gestione delle flotte e imponendo un cambio di regole in corso d'opera, con possibili effetti iniqui.

Peraltro, in questi casi, l'adozione del metodo analitico ex articolo 9 del Tuir per la determinazione del benefit, basato sulla percorrenza lavorativa, potrebbe paradossalmente risultare meno favorevole per il Fisco. In caso di congrue percorrenze lavorative, il valore imponibile potrebbe essere perfino azzerato, annullando anche le relative ritenute fiscali.

In conclusione, è fondamentale una riflessione più approfondita sulle conseguenze economiche, operative e di equità che la nuova disciplina potrebbe comportare. Solo un'attenta revisione normativa potrà garantire un equilibrio tra gli obiettivi fiscali e la sostenibilità per imprese e lavoratori.

IL PUNTO SU FLOTTE AZIENDALI E TRANSIZIONE ECOLOGICA

Sono state poste cinque domande a Pietro Teofilatto, Direttore Area Fisco ed Economia di Aniasa, con riferimento alle flotte aziendali e alla Riforma fiscale sulla disciplina degli autoveicoli

Qual è il ruolo dei veicoli aziendali nell'economia italiana?

Ogni giorno nelle nostre strade circolano circa 4 milioni di veicoli classificati come "aziendali", una flotta il cui 45% è utilizzato da società di capitale e il 55% da professionisti, artigiani e partite Iva. Questo rappresenta un supporto fondamentale per l'attività dell'imprenditoria nazionale, incentrata sulla produzione industriale, sul commercio e sull'erogazione di servizi sul territorio.

Perché il noleggio a lungo termine sta diventando sempre più diffuso?

Il noleggio rappresenta un canale di mercato in crescita costante, coprendo il 40% delle immatricolazioni e con una flotta circolante di 1.000.000 di autovetture, utilizzate da 90.000 imprese di ogni dimensione. La formula del noleggio a lungo termine sta acquisendo sempre maggiori posizioni, specialmente sul fronte delle auto a basse emissioni. A fine 2024, il noleggio immatricolerà circa il 32% delle auto elettriche e il 55% delle ibride, confermandosi una scelta strategica per le aziende.

Perché l'Italia è indietro rispetto agli altri Paesi europei?

L'auto aziendale italiana continua a essere distante dagli altri Paesi europei, che registrano percentuali superiori: il 57% nel Regno Unito e addirittura il 67% in Germania. Questa arretratezza è dovuta principalmente alla configurazione del regime fiscale. Il cosiddetto "tax divide" penalizza le aziende nazionali rispetto ai competitor europei, rappresentando una sfida significativa per il settore.

Come possono le flotte aziendali accelerare la transizione ecologica?

Le flotte aziendali sono il canale più rapido e performante per immettere sul mercato veicoli con maggiore eco-compatibilità.

Ottimizzando i profili tributari ed economici, si potrebbe potenziare ulteriormente il ruolo delle flotte nel sostegno alla riduzione delle emissioni, attivando un circolo virtuoso che unisce sostenibilità e vantaggi economici.

La riforma tributaria è sufficiente per supportare il settore?

L'intera filiera automotive è consapevole delle sfide della transizione tecnologica e chiede da tempo un moderno sistema tributario per l'auto aziendale. Serve una riforma organica della fiscalità delle flotte, con interventi su deducibilità, detraibilità Iva, tassa di immatricolazione e tassazione sui fringe benefit.

Un primo spiraglio si è aperto con la legge Delega per la Riforma tributaria, approvata l'anno scorso, che prevede un riequilibrio della disciplina sulla deducibilità dei costi, anche per favorire le nuove alimentazioni.

Tuttavia, misure come quelle sui fringe benefit, previste dal 2025, richiedono una maggiore gradualità per tenere conto della delicata fase economica attuale.

Sul punto, si confida in una maggiore attenzione da parte del governo.

24ORE
PROFESSIONALE

VALORE24
Sindaci e Revisori

Il tuo alleato digitale
per attività di controllo
e revisione.

VALORE24
I SOFTWARE DEL GRUPPO 24 ORE

valore24.com/sindaci-revisori

