

Indice Articoli ANIASA

28 Gennaio 2025

ANIASA

01/02/2025	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	L'INSOSTENIBILE PREZZO DELLA TRANSIZIONE	Pag. 2
01/02/2025	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	SONO PROBLEMI DI ALIMENTAZIONE	Pag. 3

L'INSOSTENIBILE PREZZO DELLA TRANSIZIONE

Continua a suscitare polemiche – specie dopo la pubblicazione dei coefficienti esatti e delle tabelle dei costi chilometrici Aci – l'introduzione del nuovo regime sui fringe benefit riguardanti le auto aziendali, volto a obbligare le imprese – visto che i privati nicchiano – ad andare sull'elettrico. Tutti hanno capito che queste norme avranno pesanti implicazioni sulle scelte delle aziende e, di conseguenza, sul mercato. Siccome le auto assegnate sino al 31 dicembre 2024 seguono la vecchia normativa, le aziende tenderanno a prorogare i contratti con le società di noleggio. Oppure, in caso di una flotta in proprietà, ritarderanno l'acquisto di macchine nuove da far guidare a dipendenti e collaboratori. L'Aniasa, per bocca del presidente Alberto Viano, 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). Avremo così un mercato del nuovo azzoppato di 75 mila esemplari, con minori entrate per l'erario di 125 milioni di euro. Ora, è evidente che, dopo il primo momento di confusione, la transizione prenderà in qualche modo abbrivio. Il primo passo sarà una crescente domanda di plug-in: chi le ha già inflottate ha però imparato a proprie spese che quasi nessuno le ricarica, perché il rapporto tempo di ricarica/autonomia è in campo negativo (non è un caso che Stellantis abbia appena cambiato la car policy, tornando al diesel). Quindi, non sarà domani, non sarà dopodomani, ma alla fine a molti toccherà bere l'amaro calice e passare al full electric. Per chi usa l'auto aziendale per andare e tornare dall'ufficio andrà creato un ecosistema con colonnine in sede e wallbox a casa: questo presuppone che vengano messe in campo politiche di sostegno a vantaggio dei dipendenti (Volkswagen Italia paga le colonnine domestiche, per dire), oltre a un sistema di accountability delle ricariche, dividendole fra quelle private e quelle per lavoro (ci sono già tool appositi). Il vero problema riguarderà quello che una volta si chiamava il personale viaggiante. Non parlo dell'adattabilità di una Bev agli elevati chilometraggi autostradali, che per esperienza diretta ritengo assolutamente fattibili. Parlo dei costi. Chi non avrà la possibilità di affidarsi a una presa con tariffa calmierata dovrà dipendere dall'infrastruttura pubblica. E sarà un bagno di sangue, come dimostra l'esperimento che ho fatto in dicembre. Con una Kia EV9 ho percorso 5.700 km, immedesimandomi in chi fa tanta strada senza tornare a casa per giorni. Per coprire tale chilometraggio ho caricato 1.772 kWh di energia: 429 acquistati presso colonnine CC; 611 alle Hpc (con potenza superiore a 150 kW); 624 in quelle a corrente alternata; appena 108 alla wallbox domestica da 3,7 kWh. Con abbonamento Enel X Premium 15 (9 €/mese, sconto di 15 cent sulla tariffa base delle tre opzioni), usato come riferimento da Quattroruote, ho speso 1.125 euro: 19,7 €/100 km (calcolato sull'abbonamento Enel X) è un costo simile a quello di una Porsche 911. Se avessi utilizzato un'auto più efficiente, il risparmio sarebbe stato comunque marginale. Quindi, o si trova il modo di abbassare il prezzo del kWh – e lo Stato ci deve mettere del suo – oppure le aziende dovranno accollarsi un costo della rivoluzione francamente insostenibile.

Gian Luca Pellegrini

SOMMARIO

- Horizon Automotive**
- 4** Il concessionario di nuovo al centro
- Car pooling**
- 6** Un passaggio verso l'ambiente
- Da Telepass a Circle**
- 8** La telematica cambia casa
- Quattroruote e le auto aziendali**
- 10** Trent'anni di company car
- Fringe benefit**
- 14** Sono problemi di alimentazione
- Postvendita**
- 20** Service: è tempo di correre ai ripari
- Distribuzione**
- 24** Meno dealer, più marchi, più business
- Mercato Italia**
- 28** Noleggio, la discesa non è finita
- Tecnologia**
- 34** Algoritmi per guida e management
- Prova su strada**
- 38** Kia EV3
- Jaguar Land Rover**
- 46** Tre marchi e una promessa
- Mondo Dealer**
- 50** Intervista a Corrado Rivoira (Azzurra)
- Quattroruote Professional**
- 53** I dati aggiornati dell'Osservatorio
- Novità per le flotte**
- 55** Anteprima
- 56** Fiat Grande Panda
- 57** Ford Puma Gen-E
- Veicoli commerciali**
- 58** Pick-up, cinesi all'offensiva
- Veicoli industriali**
- 60** Pioggia di stelle sui mezzi pesanti

SONO PROBLEMI DI ALIMENTAZIONE

Raffaele Bonmezzadri

Con i nuovi coefficienti di calcolo, l'attenzione si sposta dalle emissioni al tipo di motore. Risultato: le aziende potrebbero essere indotte a cambiare le car list. L'importante, in ogni caso, è non perdere di vista il Tco

Ci vorrà qualche mese per valutare le conseguenze sul mercato delle modifiche che la legge di Bilancio 2025 ha apportato al calcolo dei fringe benefit relativi all'uso promiscuo (lavoro e tempo libero) delle auto aziendali. Com'è noto, il provvedimento ha cambiato, per i contratti stipulati dal 1° gennaio 2025, i coefficienti sulla base dei quali si calcola il valore degli stessi benefit, che a sua volta costituisce la base per la tassazione dei dipendenti che beneficiano di un veicolo aziendale, nonché, in ragione dell'entità del reddito in natura, dei relativi contributi versati dall'azienda.

I nuovi coefficienti prevedono un vantaggio per chi utilizza elettriche (il cui indice passa dal 25 al 10%) o ibride plug-in (dal 25 o 30% precedente, secondo la classe di emissioni di anidride carbonica, fino all'attuale 20%) e uno svantaggio per chi guida quasi tutte le altre auto con un motore termico. Queste ultime, secondo il "vecchio" schema, erano soggette a coefficienti fra il 30 e il 60%, in base alle fasce di rilascio di CO₂, mentre oggi sottostanno a un unico indice del 50%. Una penalizzazione che colpisce in particolare le full hybrid (molte delle quali si trovavano nella precedente fascia 61-160 g/km), che pure contribuiscono all'abbassamento della quantità di gas serra e sono diventate una delle scelte standard delle flotte e dei driver normali.

L'ingiusto favore alle supercar

Esiste una sola categoria di vetture con motore a combustione interna che è stata graziata dal nuovo schema, quella con emissioni di oltre 190 grammi al chilometro di CO₂. Il fatto che i modelli di questa fascia siano una minoranza non ridu-



ce la gravità della svista di chi intendeva, legittimamente, incentivare categorie di auto a minore impatto locale e ha finito per dare una mano inaspettata a chi guiderà modelli con propulsori plurifrazionati o vere e proprie supercar, con emissioni appunto oltre i 190 g/km. Un evidente paradosso che non hanno mancato di far rilevare Aniasa e Anfia, in una relazione tecnica inviata ai ministri dell'Economia, dei Trasporti, dell'Ambiente e delle Imprese per metterli in guardia sui contraccolpi dell'aumento in-

diretto della tassazione sui dipendenti, le aziende e il mercato dell'auto e del noleggio, ipotizzando una riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni di autovetture in Nlt e del 20% degli acquisti diretti o in leasing da parte di società, per un totale di 65 mila unità in meno in un 2025 che si prevedeva già difficile. Riduzione che, secondo le due organizzazioni del noleggio e della filiera italiana dell'auto, comporterebbe inoltre minori entrate tributarie per l'erario e gli enti locali per circa 112 milioni di euro.

Proroga, elettrificazione o rinuncia

Per calcolare di quanto potranno cambiare le abitudini di acquisizione delle imprese, è opportuno tenere conto della grande varietà di profili aziendali e dell'entità effettiva dell'utilizzo del veicolo per il lavoro o come integrazione della retribuzione. Lo scenario più temuto dall'industria del noleggio a lungo termine è la rinegoziazione con proroga dei contratti in corso. Alcune multinazionali e, in parte, grandi società potrebbero infatti prendere la palla al balzo per



■ un'accelerazione (o un ritorno) verso le auto plug-in o, specie nel caso delle prime, direttamente verso l'elettrico. Nella media impresa, alcuni fleet manager adombrano il rischio che i driver, alla fine del contratto di noleggio o del finanziamento correnti, preferiscano appendere le chiavi dell'auto al chiodo, rinunciando al veicolo fornito dall'azienda, per acquistarne uno privato, accordandosi con il datore di lavoro su forme di retribuzione meno impattanti; potrebbe beneficiarne il noleggio a privati, ma solo parzialmente, e l'invecchiamento del parco circolante nazionale proseguirebbe la sua corsa. Molto dipenderà da quanto le aziende, in proporzione meno penalizzate dei dipendenti – e in ogni caso in grado di imporre l'alimentazione del veicolo ai lavoratori –, prenderanno a cuore la questione.

Che cosa fanno davvero le imprese

Come accennato, per osservare effetti tangibili sulle immatricolazioni dei canali aziendali (e al netto di sempre possibili, per quanto improbabili, rinvii del nuovo schema) potrebbero passare mesi: prima di tutto, perché le auto che vengono targate mentre scriviamo sono in larga parte oggetto di contratti firmati tempo fa; poi, perché la novità non è ancora stata ben assimilata neppure fra i gestori dei parchi aziendali. Secondo un'istant survey condotta da Horizon Automotive fra i clienti b2b della propria rete, e i cui risultati sono stati comunicati a metà gennaio, più della metà del campione (4.200 aziende, per il 60% grandi e per il 40% medie) non è per nulla o è solo in parte informato della modifica fiscale. Una maggioranza più ampia, pur preoccupata, sta ancora valutando eventuali contromisure. L'opzione plug-in è considerata da circa la metà delle imprese del campione, mentre il prolungamento dei contratti, o un cambio più radicale delle politiche di mobilità, con soluzioni alternative al fringe benefit, sarebbero meno probabili. Infine, la possibilità di reperire sul mercato formule di noleggio più competitive e flessibili è ritenuta molto più promettente di una virata verso nuove politiche di welfare o di mobilità.

Due esempi pratici

Nel frattempo, ciò che i driver e i fleet manager più accorti possono fare è cal-

colare le variazioni dei fringe benefit sulla base dei valori di costo al chilometro e di una percorrenza annua indicativa di 15 mila chilometri delle tabelle Aci 2025, già disponibili anche sul nostro sito (quattroruote.it/news/tabelle_aci_business). Gli esempi della nostra infografica della pagina accanto vanno oltre, riportando i fattori per il calcolo dei fringe benefit relativi all'anno scorso e a quest'anno ed evidenziando, per due modelli particolarmente rappresentativi, gli aumenti per le versioni termiche e le diminuzioni per quelle plug-in ed elettriche, più ulteriori dati da tenere presenti in funzione di una scelta ragionata. La BMW X1 e la Kia Sportage non solo sono

due delle Suv medie più diffuse, ma hanno gamme che coprono quasi tutte le opzioni di alimentazione (alla tedesca manca solo il full hybrid, alla coreana l'elettrico; nessuna delle due dispone di varianti con emissioni nella fascia oltre 190 g/km di CO₂), permettendo di verificare la convenienza di una soluzione rispetto all'altra a parità di carrozzeria e, per quanto possibile, allestimento. Prima di commentare questo confronto, ricordiamo che il valore del fringe benefit che scaturisce dalla moltiplicazione del costo chilometrico per il coefficiente non è la cifra che il dipendente dovrà pagare al fisco, ma l'imponibile sul quale quella cifra sarà calcolata, in base a ■



Driver e aziende devono calcolare aumenti o diminuzioni tenendo conto che potrebbero essere compensati da prezzi, consumi o valori residui

FATE UNA SCELTA RAGIONATA

Nell'infografica, il confronto fra i valori dei fringe benefit del 2024 e del 2025 relativi alle varie alimentazioni di BMW X1 e Kia Sportage, completati dai prezzi e da un'indicazione dei valori residui, così da avere un computo più completo delle spese. L'importo alla voce "valore" non corrisponde all'onere per il dipendente, ma è la base su cui vengono calcolati gli oneri per lo stesso lavoratore e l'azienda.

	Alim.	Emiss. CO ₂ (g/km)	Prezzo, Iva esclusa (euro)	FRINGE BENEFIT								Valore residuo rispetto a media modello
				2024				2025				
				Costo/km (euro) x 15.000 km	Coeff.	Valore (euro)	Differenza (euro)	Costo/km (euro) x 15.000 km	Coeff.	Valore (euro)	Differenza (euro)	
BMW X1/iX1												
sDrive18i	B	143	33.525	0,6396	30%	2.878,20	0,6282	50%	4.711,50	+1.833	=	
sDrive18d	D	129	35.738	0,6082	30%	2.736,90	0,6004	50%	4.503,00	+1.766	↓	
sDrive20i	MB	128	36.803	0,6686	30%	3.008,70	0,6568	50%	4.926,00	+1.917	=	
xDrive23i	MB	143	41.230	0,7665	30%	3.449,25	0,7529	50%	5.646,75	+2.198	=	
xDrive20d	MD	127	40.164	0,6536	30%	2.941,20	0,6351	50%	4.763,25	+1.823	↑	
xDrive25e	PB	16	42.705	0,6382	25%	2.393,25	0,6356	20%	1.906,80	-486	↓	
xDrive30	E	0	48.197	0,5825	25%	2.184,38	0,5875	10%	881,25	-1.303	↓	
Kia Sportage												
TGDi Mhev automatica	MB	145	28.443	0,5881	30%	2.646,45	0,5978	50%	4.483,50	+1.838	=	
CRDi Mhev Dct	MD	134	30.082	0,6161	30%	2.772,45	0,6052	50%	4.539,00	+1.767	↓	
TGDi Hev	IB	125	30.902	0,6193	30%	2.786,85	0,6237	50%	4.677,75	+1.891	↑	
TGDi Hev AWD	IB	140	36.025	0,6698	25%	2.511,75	0,6862	50%	5.146,50	+2.635	↑	
TGDi Phev AWD	PB	26	38.279	0,6506	25%	2.439,75	0,6437	20%	1.931,10	-509	↓	

Legenda: B=Benzina; D=Diesel; MB=Benzina mild hybrid; IB=Benzina full hybrid; PB=Benzina plug-in; E=Elettrico.



► un'articolata serie di parametri che variano a seconda della retribuzione annua lorda, dell'inquadramento, della dimensione dell'azienda e dell'area geografica. Ricordiamo che le proiezioni riprese da Aniasa e Anfia dai calcoli del commercialista Stefano Sirocchi, lo scorso autunno, facevano riferimento a un dipendente del settore commercio di un'impresa con 50 o più addetti, residente a Roma e con una retribuzione annua di 52 mila euro lordi (benefit ovviamente esclusi). Nel caso gli fosse assegnata una vettura termica della precedente classe 61-160 g/km di anidride carbonica, avrebbe un benefit di 4.584 euro (vicini ai 4.503 della X1 sDrive18d di uno dei nostri esempi di pagina 17) e sarebbe soggetto a un incremento degli oneri an-

nuali di circa 1.200 euro. Per l'azienda, invece, l'aumento dei contributi sarebbe vicino ai 600 euro.

Le altre voci da considerare

La nostra tabella conferma la convenienza dei parametri base a favore delle versioni plug-in o elettriche, le sole che conoscono una diminuzione del valore del benefit, ma contiene anche gli elementi per una valutazione più completa e consapevole del Tco, il costo totale di gestione, delle singole motorizzazioni. Se è vero che le auto con la spina hanno una fiscalità più benevola, lo è altrettanto che, in media, il loro prezzo è più elevato. Non mancano le eccezioni, rappresentate dalle Special Edition previste soltanto per la X1 Phev e la iX1 elettrica,

2024

L'attenzione dei fleet manager si è sempre più spostata sulla soluzione full hybrid, un'alimentazione che l'anno scorso nel noleggio è cresciuta di quasi il 25%, contro il 18% del mercato totale

2025

Con l'aggravio dei costi, alcuni assegnatari di auto potrebbero rinunciare e chiedere al datore di lavoro soluzioni alternative, per poi acquistare la macchina privatamente

i cui prezzi risulterebbero concorrenziali rispetto a quelli delle corrispondenti motorizzazioni benzina e diesel mild hybrid della stessa X1 (che abbiamo ommesso per omogeneità con gli equipaggiamenti più completi di queste ultime). Il caso delle edizioni speciali della BMW Phev potrebbe non rimanere isolato, qualora i costruttori volessero contribuire a ravvivare l'interesse per le ibride a ricarica esterna. Il valore di listino è la prima delle voci che concorrono, nel caso del noleggio, alla composizione del canone (e pare che gli intermediari del Nlt stiano notando negli ultimi mesi una sua diminuzione per i modelli ibridi plug-in ed elettrici). Al capo opposto della vita di un veicolo c'è il valore residuo, l'altro elemento di peso nella definizione del canone. Grazie all'attività delle banche dati di Quattroruote Professional, abbiamo completato la tabella di confronto fra modelli e versioni delle nostre due sport utility con un'indicazione delle prospettive di tenuta delle quotazioni a 36 mesi delle varie motorizzazioni rispetto alla media del modello. Scoprendo che l'escursione, per il momento, è ancora a favore delle ibride mild e full rispetto alle plug-in, benché con scarti limitati a un paio di punti percentuali. Per completare l'analisi resta il consumo di benzina, gasolio e/o energia elettrica, il cui confronto fra auto diesel e plug-in a benzina può diventare molto serrato in particolari casi di utilizzo. Proprio su questo terreno, le nostre verifiche sono in corso. Vi terremo informati. **F&B**