

Stretta fiscale, noleggio auto aziendali a rischio: -30% di immatricolazioni



Auto aziendali, allarme delle società di noleggio: senza salvaguardia 70.000 vetture in meno

La stretta fiscale sui noleggi a lungo termine porta ad un 30% in meno di immatricolazioni e una perdita di 2,7 miliardi di Pil. Lo denunciano le Associazioni che rappresentano il mercato dell'autonoleggio. Protestano anche le case automobilistiche e le concessionarie auto che si trovano a gestire migliaia di ordini ed immatricolazioni in base ad una normativa che "penalizza l'87% delle autovetture aziendali in uso promiscuo" sottolinea **Aniasa**, l'Associazione che rappresenta l'industria dell'autonoleggio. "La clientela del noleggio a lungo termine - si legge nella nota - sta provvedendo a una proroga generalizzata dei contratti, e stima nel solo 2025 una riduzione di immatricolazione pari al 30%, circa 70.000 autovetture in meno sul 2023. Parliamo di 2,7 miliardi in meno di Pil".

All'esame della Camera nel decreto Bollette la clausola di salvaguardia per dipendenti e imprese che hanno prenotato un veicolo aziendale da concedere in uso promiscuo prima del 31 dicembre 2024. Come spiega, il Sole24ore, la data di consegna del 30 giugno 2025 potrebbe generare disparità di trattamento tra chi ha prenotato comunque l'auto entro fine 2024 come chiede il correttivo ma avrà la consegna dopo la scadenza di fine giugno.

Il presidente della commissione Attività Produttive, Alberto Gusmeroli (Lega), ha dichiarato l'inammissibilità del correttivo per estraneità di materia rispetto al decreto Bollette. IL viceministro all'economia, Maurizio Leo, si è detto disponibile a definire il quadro normativo

sui costi chilometrici sulle auto aziendali in uso promiscuo ai dipendenti tanto da far lavorare i tecnici del Mef all'emendamento Osnato dichiarato inammissibile ma su cui lo stesso Osnato attende per le ore 20 del 26 aprile l'esito del ricorso per un'ammissibilità in extremis nel DI Bollette. Se il tentativo dovesse fallire ancora la strada percorribile, suggerita anche da **Aniasa**, resterebbe quella dell'annunciato decreto legge sugli acconti Irpef, che comunque dovrebbe arrivare solo dopo la presentazione del Def e dunque dopo il 10 aprile.

Auto aziendali, nessuna concessione sui fringe benefit 2025



Anche l'ultimo tentativo dell'emendamento Osnato, per rinviare al primo luglio l'applicazione dei nuovi valori del fringe benefit, non ha prodotto effetti: bocciato perché inammissibile

Nessuna **clausola di salvaguardia del regime di fringe benefit 2024** per le auto ordinate dalle aziende, destinate alle assegnazioni ai propri dipendenti per un uso promiscuo e concesse tra il primo gennaio e il 30 giugno 2025. È arrivata in Commissione Attività produttive della Camera la **bocciatura dell'emendamento avanzato dal deputato Marco Osnato**, ritenuto inammissibile per estraneità della materia al decreto Bollette all'interno del quale era contenuto.

Il tema è quello della **fiscalità sui fringe benefit, ovvero, i benefici accessori concessi ad alcune figure di dipendenti**. Segnatamente l'auto in uso promiscuo, quindi per l'attività lavorativa e liberamente fruibile per esigenze personali.

Lo stravolgimento dei valori: dalle soglie di CO2 al tipo di motorizzazione

Ricostruiamo la vicenda per un quadro completo sulla materia dell'auto concessa quale benefit. Il governo ha deciso a fine 2024 una profonda **revisione delle aliquote di tassazione dei vari modelli di auto**, passando da uno schema nel quale erano le **emissioni di CO2 a dettare le percentuali di tassazione** a una formula che equipara tutte le auto termiche - siano

esse ibride mild, full hybrid, benzina, diesel o anche bifuel a metano o GPL - e premia i modelli elettrici e ibridi plug-in.

Un'auto ibrida dai bassi consumi avrà una percentuale del fringe benefit, calcolato sui costi chilometrici definiti dall'Acì, pari a quella applicata su un'auto da 300 cavalli benzina. Al contrario, un'ibrida plug-in (20%) e un'elettrica (10%) avranno percentuali di tassazione inferiori rispetto al 2024, quando erano del 25% per entrambe.

I valori applicati all'auto in fringe benefit fino al 2024

- tra 0 e 60 g/km - 25%;
- tra 61 e 160 g/km - 30%;
- tra 161 e 190 g/km - 50%;
- oltre i 190 g/km - 60%.

La tassazione del bene in questione finisce nelle buste paga dei dipendenti che beneficiano dell'auto quale fringe benefit, contribuendo a definire il loro imponibile Irpef.

Quali conseguenze dalla nuova normativa?

L'entrata in vigore dal primo gennaio 2025 del nuovo regime ha comportato un **terremoto per l'impatto che ha prodotto sulla stragrande maggioranza delle scelte in materia di auto in assegnazione ai dipendenti**. Le prime reazioni dei fleet manager sono state all'insegna del **prolungamento dei contratti già in essere**, per non ricadere nella nuova normativa del fringe benefit, che si applica alle auto già ordinate entro il 31 dicembre 2024 e immatricolate a partire dal primo gennaio 2025.

L'emendamento bocciato in Commissione Attività produttive mirava a **concedere un periodo cuscinetto, tra il primo gennaio e il 30 giugno 2025**, nel quale le nuove immatricolazioni avrebbero beneficiato dell'applicazione del regime fringe benefit in vigore fino al 2024. Così non sarà.

In termini molto concreti, le stime fatte dall'associazione **Aniasa**, che rappresenta le compagnie dell'autonoleggio, quantifica in un taglio del 30% le nuove immatricolazioni nel 2025 da parte delle aziende, stante il passaggio alla normativa del fringe benefit per com'è stata modificata. Nonché un volume di nuove auto immatricolate pari a 70 mila unità in meno rispetto ai dati 2023.

Auto aziendali: nodo detraibilità sugli ordini 2024

La Commissione Bilancio della Camera, nel corso dell'esame per la conversione del DL Bollette, ha respinto ieri l'emendamento concernente una possibile norma di salvaguardia riguardante le auto aziendali. Si trattava in particolare della possibile esclusione dalla nuova tassazione sfavorevole per i veicoli non elettrici, introdotta con la legge di bilancio 2025, per gli ordini di veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti entro il 31 dicembre 2024. La motivazione della bocciatura è legata all'estraneità di materia, che impedisce di inserirla nel testo di legge. Ricordiamo di seguito la situazione più in dettaglio

1) Cosa prevede la Legge di Bilancio 2025 sulle auto aziendali

La Legge di Bilancio 2025 (legge 234 2024), ha introdotto importanti novità in merito alla tassazione dell'uso promiscuo delle auto aziendali concesse ai dipendenti, con l'obiettivo di incentivare la transizione ecologica e il rispetto degli obiettivi di sostenibilità climatica. Per questo motivo, è stato modificato l'articolo 51, comma 4, del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (DPR n. 917/1986), **ridefinendo la tassazione per i veicoli aziendali concessi in uso promiscuo** in modo differenziato, come segue

1. **Norma generale** Dal 1° gennaio 2025, la **base imponibile** per il calcolo del reddito da lavoro dipendente derivante dall'uso promiscuo delle auto sarà **pari al 50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 km**, calcolato secondo i costi chilometrici stabiliti dalle tabelle ACI, al netto di eventuali trattenute a carico del dipendente.
2. **Eccezione per veicoli a basse emissioni:** la base imponibile è ridotta al **10% per i veicoli a trazione esclusivamente elettrica a batteria** e al **20% per i veicoli elettrici ibridi plug-in**.

Le nuove regole si applicano ai contratti di assegnazione ai dipendenti stipulati a partire dal 1° gennaio 2025.

2) Il problema e le reazioni al blocco dell'emendamento

L'emendamento sopracitato nasce quindi dal problema evidenziato da imprese e associazioni, per cui per i veicoli elettrici o ibridi che saranno assegnati quest'anno ai dipendenti ma ordinati già l'anno scorso le agevolazioni non sono applicabili, con conseguenti forti disparità tra i contribuenti. La modifica avrebbe previsto una deroga per le assegnazioni ai dipendenti

effettuate fino al 30 giugno 2025,

L'associazione **Aniasa**, che rappresenta le società di noleggio, ha espresso una forte preoccupazione per la decisione della Commissione, evidenziando come l'incertezza normativa abbia già causato un **calo nelle immatricolazioni di circa 70.000 veicoli**, con una perdita stimata di 2,5 miliardi di euro sul PIL.

Resta ancora la speranza che la clausola possa essere reinserita nel decreto d'urgenza fiscale, già annunciato in ragione della necessaria correzione degli acconti Irpef, e atteso probabilmente dopo il Documento di economia e finanza (Def), quindi dopo il 10 aprile 2025.

Noleggino auto in crisi, nel 2024 un calo di oltre il 10%



Roma, 27 marzo 2025 - E' una lenta agonia quella che riguarda il settore automotive, fra incentivi, immatricolazioni altalenanti, dazi, aumenti dei carburanti, e poi ancora ritardi nelle consegne, veicoli richiamati per difetti di fabbrica, e altre mille variabili che rendono complicata una previsione per il 2025 da parte degli addetti ai lavori. In questo vortice di alti e bassi, di crisi e di rinascite (sempre parziali), ce n'è una (di crisi) che riguarda anche il noleggio delle auto, che mai ha davvero conquistato gli italiani. L'analisi condotta da **Aniasa**, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, ed elaborata dalla società di analisi di mercato Dataforce, su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e Aci, registra nel quarto trimestre del 2024 un trend sempre più negativo delle immatricolazioni a noleggio: -20,85%, che porta la performance complessiva del 2024 a -10,13%. La quota di mercato del noleggio è ora del 27%. I dati dell'indagine **Aniasa** L'andamento del "lungo termine" è peggiorato negli ultimi mesi e anche il "breve termine" ha rallentato significativamente nel periodo finale dell'anno. Le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) hanno fatto segnare un'ulteriore e più accentuata contrazione nel quarto trimestre 2024: un rallentamento che sfiora il 21%, molto forte per il lungo termine (-22%) e meno accentuato per il breve termine (-10,36%). Alla conclusione del 2024, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali chiude in negativo: -10,13% (auto in calo dell'11,74% e veicoli commerciali leggeri stabili a -0,2%). I dati negativi che emergono nell'analisi del quarto trimestre e dell'annata in generale indicano che il comparto del noleggio, in particolare nel settore del lungo termine, performa al di sotto del mercato dell'auto nel suo complesso (che nel 2024 ha fatto segnare -0,43% nella somma autovetture + veicoli commerciali leggeri). Per il noleggio a lungo termine il volume di targhe nuove è stato di 374.000 unità. I motivi "La non lieve riduzione di immatricolazioni a noleggio registratasi nel 2024 rispetto all'annata record del 2023 è dovuta non solo al calo fisiologico verificatosi dopo

la consistente ripresa post- pandemia, ma anche alla complessa situazione che sta attraversando l'intero automotive nazionale ed europeo. All'orizzonte continuano purtroppo a pesare sul settore incertezze normative e regolamentari che con l'ultima Legge di Bilancio si sono ulteriormente radicate, con un aggravio economico a carico di oltre un milione di lavoratori dipendenti che utilizzano l'auto aziendale. Senza un cambio di rotta sulle politiche sull'auto a noleggio e sulla mobilità pay-per-use nel nostro Paese – ha commentato il Presidente **Aniasa**, Alberto Viano – gli obiettivi fissati in termini di transizione ecologica della nostra mobilità e ripresa di un settore industriale centrale per l'economia sono destinati a restare sulla carta". La classifica dei veicoli più noleggiati. Sebbene nella classifica generale del 2024 la Fiat Panda rimanga il modello più noleggiato in assoluto sia nel breve sia nel lungo termine, con un totale di oltre 24.000 unità (-23%), la graduatoria del quarto trimestre è molto differente rispetto ai mesi precedenti. Nel noleggio a lungo termine, il modello più richiesto è infatti la Volkswagen Tiguan, con un notevole balzo in avanti delle immatricolazioni: rispetto al Q4 del 2023 le nuove targhe sono passate da 2.052 a 3.830 (+87%). A seguire Fiat Panda (che nel quarto trimestre perde quasi due immatricolazioni di noleggio a lungo termine su tre). Terza si piazza Bmw X1, che sale del 72% in un mercato che è in contrazione del 21,85%. Le previsioni per il 2025 di Dataforce. In attesa di conoscere l'effettiva applicazione del nuovo sistema di calcolo del fringe benefit e di una decisione dell'Unione Europea in merito alle multe per lo sfioramento dei limiti di emissioni nelle nuove immatricolazioni, è quasi impossibile prevedere come sarà l'andamento del mercato dell'auto nel 2025. Nell'ipotesi più favorevole, Dataforce immagina un mercato del noleggio a lungo termine intorno alle 341.000 nuove immatricolazioni, con una contrazione dei volumi pari al 3,1%. Lo scenario peggiore, invece, ci porterebbe ad assistere a un vero e proprio crollo del mercato, riportando il comparto automotive ai livelli del 1975, ossia al periodo della prima crisi petrolifera, delle targhe alterne e delle domeniche a piedi. A fronte di un volume complessivo pari ad appena 1.109.000 nuove targhe in Italia (rispetto a 1.623.000 del forecast più favorevole), il noleggio a lungo termine produrrebbe un volume di nuove targhe attorno a 227.000 unità (-35,4% sul 2024), con una contrazione del 35% per le autovetture, a quota 188.000 immatricolazioni, e una del 37,4% per i veicoli commerciali leggeri (poco più di 39.000 targhe). Il noleggio a breve termine, invece, potrebbe scendere a poco più di 75.000 immatricolazioni (-27,9%), con una contrazione simile per le autovetture (-27,3% e 69.000 targhe) e più accentuata per i veicoli commerciali leggeri (-33,8%, con un volume di immatricolazioni di circa 6.300 unità).

#FORUMAutoMotive: no alla conversione militare dell'industria

Si è tenuto a Milano il 17 e il 18 marzo l'evento promosso da **#FORUMAutoMotive**, movimento di opinione che, spiegano gli organizzatori, si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie. Al centro dell'evento, che celebra il decimo anno di attività, il Piano UE sull'auto, la revisione del Green Deal, l'attuale stato di salute del settore automotive, in particolare quello italiano, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici.

Il promotore di **#FORUMAutoMotive**, il giornalista **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori sottolineando che: *"#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo d #FORUMAutoMotive"*.

Gli interventi della politica

In apertura si è tenuto il confronto tra i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da **Pierluigi Bonora**, Promotore di **#FORUMAutoMotive**, con interventi dei giornalisti **David Giudici** e **Umberto Zapelloni**.

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: *"Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa."*

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: *"E' un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi"*.

Ha chiuso gli interventi politici **Isabella Tovaglieri**, Eurodeputata Membro Titolare della

Commissione Industria: *“Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull’auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell’agenda della Commissione europea”.*

Il parere dei sindacati

È toccato poi intervenire alle tre sigle sindacali. **Stefano Boschini**, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL: *“L’economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l’industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori”.*

Sulla stessa linea **Samuele Lodi**, Segretario nazionale FIOM Cgil, responsabile automotive: *“Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall’Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l’elettrico è inarrestabile. Temiamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia”.*

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: *“Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell’occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l’eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L’annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi.”.*

La filiera della mobilità

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto condividere il proprio contributo sul tema *“Produzione italiana, stato di salute della filiera, impegni del Governo, situazione UE”.*

“La situazione nell’ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d’imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by”, ha commentato **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale ANFIA.

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che: *“Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal*

sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?"

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: *"Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza"*.

Alberto Viano, Presidente di **ANIASA**, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: *"Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese"*.

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto **Fabio Pressi**, Presidente di Motus-E: *"Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo"*.

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: *"La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita."*

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: *"Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?"*

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMa ha aperto un focus sulle due ruote: *"Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità"*

tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio 'Focus 2 R' emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: *"Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio".*

"I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada", ha dichiarato **Matteo Cimenti**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

"L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un'auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'automotive si ferma. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente", ha osservato **Fabio Bertolotti** - Direttore Assogomma.

Spazio poi a **Mario Verna** - manager automotive: *"Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale".*

Tra gli interventi di interesse anche quelli di due esperti **Pier Luigi Del Viscovo**, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e **Andrea Taschini**, Manager e Advisor Automotive. Del Viscovo ha indicato come: *"Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini".*

Gli ha fatto eco Taschini: *"ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l'Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile."*

L'intervista

All'evento è intervenuto anche **Alfredo Altavilla**, Special Advisor Europa di BYD, protagonista di un'intervista "one-to-one", con **Pierluigi Bonora**, che ha affrontato i temi caldi del settore automotive, come l'avanzata dei brand cinesi; l'effetto delle politiche di Donald Trump sul mercato automotive mondiale; il "Piano d'azione" messo a punto dalla Commissione UE; le strategie di lancio dei nuovi modelli BYD, insieme all'arricchimento della gamma con il brand Denza, e la graduale "europeizzazione", grazie alle prossime produzioni in Ungheria e Turchia,

del gruppo di Shenzhen.

“Quello che sta succedendo oggi in Cina è totalmente diverso dalla dinamica dell’industria tradizionale con un time to market estremamente più veloce – ha affermato Altavilla – e anche con tempi rapidi pure per la realizzazione di nuovi impianti. In BYD i cicli di sviluppo sono molto rapidi, in 18 mesi si passa dall’avvio della pianificazione al modello, grazie all’impiego massivo dell’intelligenza artificiale. Combattere una guerra con i costruttori cinesi sulle nuove tecnologie è una scommessa perdente. Tutto quello che viviamo oggi è frutto del Dieselgate. Si continuano a produrre automobili sempre più costose, con i redditi dei consumatori in contrazione e la conseguenza è che il mercato del nuovo langue e l’usato cresce”.

La tavola rotonda

La due giorni si è conclusa con una tavola rotonda. Tema: “L’educazione stradale come argine all’emergenza sicurezza. L’innovazione tecnologica che ha rivoluzionato il settore automotive negli ultimi 10 anni e che procede a ritmi sempre più rapidi. I 10 anni di attività a difesa del settore dell’auto e a tutela del consumatore”.



Fringe benefit auto aziendali: nel decreto Bollette l'emendamento di salvataggio

EMENDAMENTO SUI FRINGE BENEFIT



Il recente **Decreto Bollette** ha introdotto un emendamento significativo riguardante i **fringe benefit** delle auto aziendali, volto a correggere le distorsioni fiscali emerse con le nuove normative entrate in vigore il 1° gennaio 2025. Questo intervento mira a tutelare sia le imprese sia i lavoratori che avevano ordinato veicoli aziendali prima della fine del 2024, ma che, a causa di ritardi nelle consegne, rischiavano di subire un trattamento fiscale più oneroso.²

Contesto Normativo

A partire dal 1° gennaio 2025, la tassazione dei fringe benefit relativi alle auto aziendali ha subito modifiche significative. Le nuove regole prevedono una maggiore imposizione fiscale per i veicoli con motori tradizionali, mentre risultano più vantaggiose per quelli elettrici e ibridi plug-in. Questa variazione ha creato preoccupazioni tra le aziende che, avendo ordinato veicoli a motore termico o ibrido prima del 31 dicembre 2024, si sarebbero trovate a fronteggiare un incremento dell'imponibile fiscale a causa di consegne avvenute nel 2025, come aveva sottolineato nelle settimane scorse **ANIASA**

L'emendamento della salvezza

Per risolvere questa problematica, il governo ha approvato un emendamento al Decreto Bollette che prevede l'applicazione delle precedenti regole fiscali per:

- **Veicoli concessi in uso promiscuo tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2024.**
- **Veicoli ordinati entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo tra il 1° gennaio 2025 e il 30 giugno 2025.**

Questo significa che, per i veicoli rientranti in queste categorie, continueranno ad applicarsi le regole fiscali in vigore fino al 31 dicembre 2024, e le Tabelle ACI 2024, evitando così l'aumento dell'imponibile fiscale derivante dalle nuove disposizioni. Invece tutti i veicoli concessi da luglio in poi dovranno usare le Tabelle Aci 2025.

Criticità e prospettive

Nonostante l'emendamento rappresenti un passo avanti nella tutela di imprese e lavoratori, alcune criticità permangono. In particolare, la scadenza del 30 giugno 2025 come termine ultimo per la concessione in uso dei veicoli ordinati entro il 2024 potrebbe creare disparità di trattamento. Ad esempio, aziende che, pur avendo effettuato l'ordine nei tempi previsti, ricevessero la consegna del veicolo dopo tale data, si troverebbero comunque soggette alle nuove e più onerose regole fiscali. Vedremo se arriveranno nuovi emendamenti.

Autore



Redazione Qualitytravel.it

Qualitytravel.it è un web magazine b2b di approfondimento su turismo, business travel, marketing ed eventi: un punto di vista autorevole sui trend di settore e un utile strumento di lavoro per tutti i lettori. Il pubblico a cui ci rivolgiamo è prettamente professionale ed è composto da tutti coloro che lavorano nella filiera del turismo e degli eventi: gestori di hotel e di location, tour operator e agenzie viaggi, dmc e tmc locali, fornitori di servizi e agenzie di organizzazione eventi, trasporti e infrastrutture, attività di ristorazione e catering, divisioni marketing, travel, eventi ed hr delle aziende. Il nostro impegno è quello di fornire un'informazione puntuale su novità e trend del settore, raccontare case study e consigli utili per l'attività quotidiana, offrire uno spaccato del mondo del lavoro e notizie di attualità su business, marketing, bandi e gare di settore.

[Visualizza tutti gli articoli](#)

Appello a #FORUMAutoMotive: “No alla conversione militare, ma sostegno e investimenti sul settore”



È andato in scena l'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il Movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, in occasione dei **primi dieci anni di attività**. Al centro dell'evento il **Piano UE sull'auto, la revisione del Green Deal, l'attuale stato di salute del settore automotive, in particolare quello italiano**, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori sottolineando che: **“#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automobilistico Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo d #FORUMAutoMotive”**.

In apertura si è tenuto il confronto tra i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da **Pierluigi Bonora**, Promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti **David Giudici** (ACI Editore) e **Umberto Zapelloni** ("Il Foglio").

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: "Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa".

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: "È un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta dimostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi".

Ha chiuso gli interventi politici **Isabella Tovaglieri, Membro Eurodeputata Titolare della Commissione Industria**: "Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea".

È toccato poi parlare alle tre sigle sindacali. **Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL**: "L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automobilistica. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori".

Sulla stessa linea **Samuele Lodi, Segretario nazionale Fiom Cgil, Responsabile Automotive**: "Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo molto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: "Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi.".

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto condividere il proprio contributo sul tema “**Produzione italiana, stato di salute della filiera, impegni del Governo, situazione UE**”. La situazione nell’ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. **Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d’imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti** e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by”, ha commentato **Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA**.

Andrea Cardinali, Direttore Generale UNRAE: “Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. **Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L’Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all’occupazione senza però in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?**”.

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: “Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. **È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni di auto ante Euro 4 e i proprietari non le variano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza**”.

Alberto Viano, Presidente di ANIASA, ha poi portato il punto di vista del settore del **noleggio e della mobilità pay-per-use**: Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un’auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. **Con la stretta sulle vetture in tang benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali**, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese”.

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto **Fabio Pressi, Presidente di Motus-E**: “Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, **c’è da lavorare è una struttura di ricarica più coerente rispetto ad altri Paesi**. Bisogna sulla sensibilizzazione delle persone sull’utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c’è **un problema di incertezza** che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo”.

Gianni Murano, Presidente di UNEM: “La Commissione ha finalmente riconosciuto la

necessità di **una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti**. tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'automotive, che si avvia a diventare irreversibile. **Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico. ma sull'intero ciclo di vita**".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione, ha poi evidenziato: "Sono felice di vedere che **il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso**. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. **Come si fa a parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?**".

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA, ha aperto un focus sulle due ruote: "Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro **Osservatorio Focus 2 R emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possono arginare il problema del traffico**. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidono di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese".

Maria Rosa Baroni, Presidente del Consorzio NGV, ha poi osservato: "Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un **Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio**".

"I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo **favorevoli alla pluralità di scelta** e non agli obblighi di una sola strada", ha dichiarato **Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi**.

"L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come puro un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. **In un'auto ci sono 70 kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'automotive si ferma**. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente", ha osservato **Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma**.

Spazio poi a **Mario Verna, manager automotive**: "Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. **Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale**".

Tra gli interventi di interesse anche quelli di due esperti **Pier Luigi Del Viscovo, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility** e **Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive**. Del

Viscovo ha indicato come **“chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi**. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini “.

Gli ha fatto eco **Taschini**: “Ormai è condivisa l’idea che **il Green Deal sia causa della crisi industriale europea**. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l’Europa sostanzialmente è in stagnazione. **È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile**“.

Link alla Gallery dell’evento: <https://forumautomotive.eu/foto/tappa-18-marzo-2025/>

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp