

Auto aziendale: l'epopea del fringe benefit

Attraverso un emendamento inserito nel Decreto Bollette, il governo ha meglio definito la tassazione su uno dei benefit più diffuso e apprezzato, concesso in uso promiscuo (per esigenze di lavoro e private)

■ **Pietro Teofilatto***

L'auto aziendale è uno dei benefit più diffuso e apprezzato a livello aziendale. Oggi sono circa 200.000 le aziende e 1 milione i driver che utilizzano queste vetture, specialmente a noleggio. Uno strumento prezioso, che accelera il rinnovo del nostro parco circolante, tra i più anziani in Europa, con benefici per automobilisti e collettività in termini di sicurezza e contenimento delle emissioni. Nelle ultime settimane il Governo è riuscito a chiarire e mitigare la nuova penalizzante disciplina del fringe benefit dell'auto aziendale prevista nell'ultima legge di bilancio. Attraverso un emendamento inserito nel "Decreto Bollette" è stata meglio definita la tassazione sull'auto aziendale concessa in uso promiscuo, ovvero per spostamenti per esigenze di lavoro e private.

Una tassazione da subito oggetto di discussioni e polemiche da parte di imprese e dipendenti e in questi mesi di vari tentativi di aggiustamento legislativo.

Obiettivo della nuova disciplina è il "raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica", ampiamente condivisibile. L'intervento tributario di dicembre scorso però, pur favorendo l'adozione di veicoli elettrici e plug-in, ha nel contempo fortemente penalizzato le auto endotermiche (benzi-

na e gasolio) e le altre alimentazioni ibride (full e mild). Si va a favorire potenzialmente solo il 13% delle immatricolazioni delle auto aziendali, ma si aumenta la tassazione per il restante 87%.

Per le aziende e i dipendenti che, per vari motivi, non possono accedere ai veicoli ecologici agevolati è previsto un aumento medio del 70%. Un aumento di tasse e contributi, pari per una vettura media con motore termico, a 1.600 € l'anno. Con il DL Bollette è arrivato un compromesso: si è deciso di tassare con il precedente regime tributario il circolante al 31 dicembre 2024 e i veicoli endotermici ordinati entro tale data, ma consegnati entro il prossimo 30 giugno. Per le auto elettriche ed ibride plug-in, invece, nulla cambia, restando confermata l'applicazione dal 1° gennaio scorso di un regime agevolato.

Le auto ad alimentazione elettrica sono un grande obiettivo di Bruxelles, però c'è ancora tanta strada da fare fino al 2035.

La realtà dei fatti, seppure vede il noleggio come il maggior acquirente di auto elettriche, registra una ancora forte predisposizione verso l'endotermico puro, che vale il 45% della flotta, percentuale che sale all'86% con le alimentazioni ibride non agevolate. Si poteva fare meglio? Sì, sarebbe stato opportuno prevedere un aumento gradua-

le della tassazione, così come già fatto prima della pandemia. Magari nell'arco di un triennio, per evitare immediati aggravii di costi per aziende e driver, contraccolpi per le imprese di noleggio e per le case auto. Allo stato, per evitare la maggior tassazione, driver ed aziende stanno cercando di prorogare i contratti. Ne deriva un calo di immatricolazioni e delle relative entrate tributarie, valutato su base annua da ANIASA in 120 milioni, nonché di una riduzione del PIL di 2,7 miliardi. La Comunicazione della Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte è ora in Parlamento e sono iniziate le audizioni alla X Commissione Attività Produttive della Camera. Nella consapevolezza della complessità, è peraltro arrivato il momento di definire una nuova regolamentazione tributaria e di incentivi. Affinché siano concretizzabili gli obiettivi europei diventa obbligatorio definire un quadro normativo organico e stabile. Ricordandosi che le scelte per l'automotive difficilmente possono avvenire dall'alto.



Peso: 46%