

## LO SCENARIO

# Dai tributi ai fringe benefit il noleggio guarda all'Europa

Secondo Aniasa, che ha avanzato una serie di proposte condivise con Motus-E, riequilibrare la deducibilità dei costi e rivedere i vantaggi per i dipendenti consentirebbe di centrare i target comunitari al 2030

## Vito de Ceglia

**D**ue proposte chiave, e una aggiuntiva, per dare nuova linfa al mercato italiano delle auto aziendali e supportare le imprese del settore nel processo di rinnovo del proprio parco auto in ottica zero emissioni. Passa da un documento di politica fiscale la "ricetta" che Aniasa e Motus-E hanno presentato nelle scorse settimane al viceministro all'Economia Maurizio Leo per rendere più competitivo l'utilizzo delle flotte aziendali nel nostro Paese. Un mercato che, per volumi totali, ha registrato nel 2022 il 41,7% di quota di immatricolazioni (37,5% nel 2021), posizione ancora molto distante da Germania, Regno Unito, Francia e persino dalla Spagna, posizionate tra il 50 ed il 60%.

Il documento arriva dopo l'approvazione della legge delega per la revisione del sistema tributario che entro agosto 2025 dovrà definire l'intero impianto di tributi e adempimenti, riordinando la giungla di norme e regolamentazioni. «Per il nostro settore, la priorità è quella di riequilibrare la deducibilità dei costi. La buona notizia è che nella legge delega (art. 9) è stata decisa la semplificazione e la razionalizzazione dei criteri di determinazione del reddito d'impresa con l'obiettivo di ridurre gli adempimenti attraverso la revisione della disciplina dei costi parzialmente deducibili», spiega Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa. La questione della

“parziale deducibilità” è un vecchio cavallo di battaglia dell'associazione: «Il valore di riferimento non è mai stato aggiornato dal 1998 ed è ancorato a circa 18 mila euro, mentre nel 2012 le percentuali sono state ridotte, tanto che oggi per il nostro ordinamento si arriva all'assurdo che le aziende italiane possono dedurre solo un giorno su cinque. Mentre negli altri Paesi Ue si deduce il 100%», aggiunge Teofilatto. Da qui la prima proposta di Aniasa-Motus-E che chiede di alzare le attuali percentuali di deducibilità (20% auto in pool, 70% auto ad uso promiscuo, 80% per agenti di commercio) al 100% per tutte le categorie, innalzando contestualmente l'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto sia per l'acquisto che per il noleggio rispettivamente a 25.822 e 5.164 euro per le vetture a 0 emissioni.

Con una previsione temporale di 3 anni, la stima della misura è di 699 milioni di euro di mancate entrate fiscali per il triennio 2024-2026. «Ma questa misura garantirebbe un maggior numero di immatricolazioni e di entrate Iva per l'Erario. In più, le mancate entrate fiscali non si sostanziano contestualmente nell'anno, bensì si suddividono nei quattro anni successivi di ammortamento per gli acquisti e sui tre/quattro anni per i contratti di noleggio a lungo termine (quindi con un impatto distribuito nel 2024, concentrato tra il 2026 e il 2029)», puntualizza Teofilatto.

La seconda proposta riguarda la revisione dei fringe benefit per incentivare il dipendente a scegliere l'auto elettrica, eliminando il coefficiente di riferimento alle nuove immatricolazioni di questo tipo di vetture. Il valore totale di questa misura nel triennio 2024-2026 è di 287 milioni di euro. «Le flotte aziendali rappresentano la miglior soluzione per la transizione ecologica, visto che il rinnovo del parco circolante del noleggio ha un più rapido turn-over (3,5 anni in media) rispetto al comparto privati (8-10 anni)», sottolinea Teofilatto.

Secondo le stime di Aniasa e Motus-E, l'adozione di queste due proposte – revisione della deducibilità e fringe benefit – contribuirebbe al raggiungimento di target comunitari al 2030, con l'immissione sulle nostre strade di 4,3 milioni di veicoli elettrici e di 2,3 milioni di ibridi plug-in. Inoltre, le due proposte rappresentano anche un'importante ricaduta positiva per le casse erariali in termini di maggior gettito Iva derivante dalle operazioni di acquisto, dai servizi di no-



Peso: 78%



leggio e di manutenzione del maggior numero di autovetture, di cui è prevista l'immatricolazione nel triennio 2024-2026. Una voce di entrata addizionale stimata in 433 milioni di euro. «Se si decidesse di adottare una sola delle due proposte, anche la singola stima di costo andrebbe rivista, in quanto il numero di vetture su cui essa andrebbe ad incidere sarebbe inferiore rispetto al volume e allo scenario riportato», spiega Teofilatto.

Infine, la proposta aggiuntiva riguarda la revisione del Cap per i veicoli endotermici. Al momento, il limite di deducibilità (3.615 euro), ancorato a valori di riferimento fissati

nel 1998 in base ad un costo medio per veicolo di 18.000 euro. «Parliamo di un valore che, dopo ben 25 anni, risulta ampiamente superato dalle naturali dinamiche dei costi industriali. Si tratta di portare tale limite ad almeno 25.000 euro, così come di recente è avvenuto per le auto utilizzate da agenti di commercio, magari riportando le percentuali di deducibilità al 40%. È una misura necessaria perché alimentazioni endotermiche sono ancora molto richieste dai clienti, soprattutto nelle lunghe distanze», conclude Teofilatto.



**PIETRO TEOFILATTO**  
Direttore area fisco ed economia Aniasa

① Il comparto del noleggio italiano sconta ancora grandi differenze rispetto ad altri Paesi europei



**NUMERI**

**CANALI DI VENDITA DEI VEICOLI  
I CINQUE MERCATI TOP IN EUROPA**

DATI 2022, IN MILIONI E QUOTE %

Paese	Privati (%)	Società (%)	Totale (M)
GERMANIA	35,9%	64,1%	2,651
REGNO UNITO	50,7%	49,3%	1,651
FRANCIA	45,4%	54,6%	1,529
ITALIA	58,3%	41,7%	1,317
SPAGNA	45%	55%	0,813

FONTE: ELABORAZIONE ANIASA-MOTUS E SU DATI ACEA-UNRAE



Peso: 78%