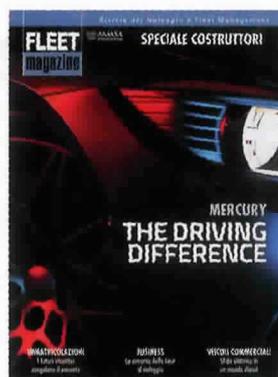


SPECIALE COSTRUTTORI

I numeri non sempre dicono tutta la verità. Ma in questo caso ne dicono molta. Si vendono meno auto rispetto agli anni d'oro di fine anni '90 e dei primi anni Duemila, anni in cui si è rimasti sempre stabilmente sopra i due milioni di unità immatricolate, con l'anno record del 2007, a quota 2,49 milioni. 2007 che è anche l'anno in cui gli italiani hanno speso di più per comprare un'autovettura, quasi 45 miliardi di euro, cifra incredibilmente superata quest'anno ma con "solo" 1,6 milioni di auto nuove immesse sul mercato. Sottolineando che, se mai ce ne fosse bisogno, negli anni i listini delle auto sono esplosi. Soprattutto nel post-Covid. E, quindi forse visto anche i costi, viene scelto sempre di più il Noleggio a lungo termine, arrivato al 23,97% del totale delle immatricolazioni. E se, al quale si aggiungono il breve, gli acquisti diretti o in leasing delle aziende, e le auto-immatricolazioni delle Case e dei concessionari, si arriva a ben il 43,9% del mercato. Insomma, come detto sopra, le auto si vendono sempre di meno ma si noleggiano sempre di più. E lo riconosce anche il Governo che per gli annunciati incentivi – annuncio che, però, ha praticamente congelato il mercato a inizio anno... – “vede un deciso passaggio verso la modalità del noleggio: è l'atteso segnale della sempre maggiore consapevolezza del Governo dei vantaggi economici e sociali offerti dal settore” commenta per noi il dossier incentivi Pietro Teofilatto Direttore Area Fisco ed Economia di Aniasa, che prosegue: “Quanto previsto dalla bozza del futuro DPCM dovrà però essere concretizzato il prima possibile, compresa l'attivazione della piattaforma del Mimit gestita da Invitalia. Il rischio è che nel primo trimestre si verifichi una vera e propria frenata delle nuove immatricolazioni. Inoltre è necessario un immediato confronto con le Istituzioni per definire bene le caratteristiche del così detto leasing sociale, il noleggio a lungo termine per le persone fisiche con ridotto ISEE: un potenziale volano per garantire a tutti libertà di circolazione, sostituendo vetture anticate con altre più sicure ed ecocompatibili”. Buona lettura.

SOMMARIO

- 2 **I NUMERI: AVANTI... MA PIANO**
- 5 **CAR FLEET**
- 25 **LCV FLEET**
- 28 **MICROMOBILITA'**



IN COPERTINA
Mercury è la società di noleggio a breve, medio e lungo termine attiva sul mercato da 25 anni.
www.mercuryspa.it

IL VALORE DELLE AUTO AZIENDALI

di Marina Marzulli

L'auto aziendale è uno strumento di fidelizzazione e motivazione sempre molto apprezzato nelle policy aziendali. A parità di trattamento salariale, i benefit come l'auto aziendale, l'assistenza sanitaria e la possibilità di lavorare da remoto rappresentano uno dei principali drive di preferenza per gli italiani nella scelta di un nuovo lavoro.

FIDELIZZARE IL DIPENDENTE

Dato il costo importante, l'auto non è tra i benefit più diffusi – come i buoni pasto, il bonus carburante o l'assicurazione sanitaria – ma è tra i più ricercati. L'auto aziendale è considerata un bene fondamentale dai lavoratori, in particolar modo da chi si trova a affrontare spostamenti lunghi e frequenti trasferte. Disporre di un'auto aziendale per adempiere alle proprie mansioni lavorative consente ai lavoratori di evitare l'uso delle rispettive vetture private, prevenendone l'usura. Guidare un'auto aziendale significa risparmiare non solo sul costo della macchina ma anche sui costi di gestione, liberandosi da molti compiti amministrativi: dal pagamento del bollo all'assicurazione. Inoltre non bisogna più affrontare inconvenienti come manutenzioni straordinarie, furti, guasti. Un'indagine Geotab post-Covid ha



Più si guida, maggiore è il beneficio finanziario di una company car. Ma il suo valore non è soltanto monetario...

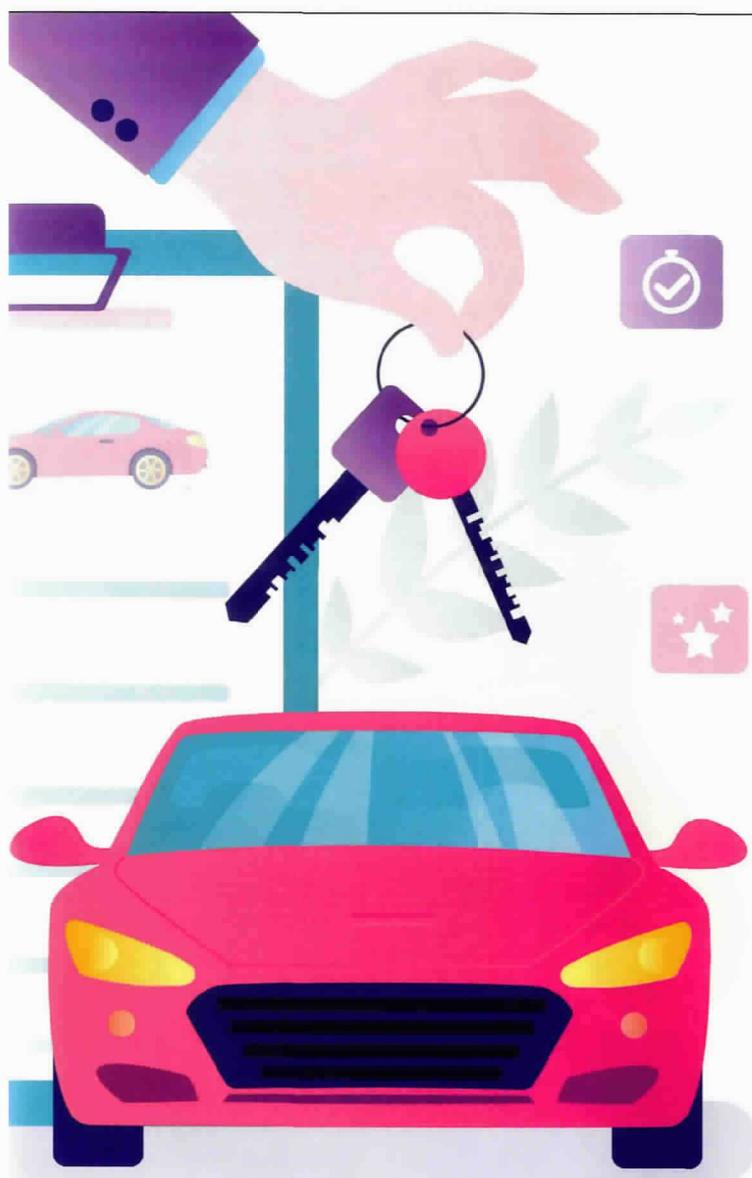
mostrato che durante l'emergenza sanitaria il numero di auto assegnate ai dipendenti è aumentato per un'azienda su quattro (24%) e che quasi la metà (49%) di chi non beneficia di un'auto aziendale crede che sarebbe importante possederne una. Tra i vantaggi del possesso di un'auto aziendale emersi dall'indagine si distinguono la comodità (70%) e il risparmio (67%).

I VANTAGGI FISCALI

L'utilizzo promiscuo dell'auto è senza dubbio la tipologia di fringe benefit più diffuso in Italia: dato che distinguere fra uso personale e professionale del veicolo sarebbe macchinoso, le agevolazioni e la tassazione vengono calcolate in modo forfettario. Se il dipendente utilizza la vettura per la metà più 1 dei giorni che compongono il pe-

PRIMO PIANO

FLOTTE



no dal possedere un veicolo proprio. Oltre a questo c'è anche il beneficio di cambiare auto ogni tre o quattro anni, il che significa avere sempre accesso agli ultimi modelli, alle più recenti tecnologie e alle alimentazioni d'avanguardia. Da considerare anche il fatto che ricevere le chiavi di un'auto comporta un riconoscimento sociale molto più elevato di quello assicurato da una somma di denaro. Nel complesso, scegliere i contanti è l'opzione più flessibile, ma non quella più conveniente in termini di tassazione. Il questo caso il denaro può essere utilizzato per una varietà di scopi: finanziare un'auto di proprietà o a noleggio a scelta, ma anche altri mezzi di trasporto (dall'abbonamento alla metro, alle due ruote), o destinare il budget ad altro rispetto alla mobilità. Se non si usa l'auto nella quotidianità, o lo si fa per un chilometraggio

La tassazione in breve

L'assegnazione di un'autovettura aziendale ad uso promiscuo prevede un fringe benefit soggetto a tassazione. Il valore del fringe benefit annuale (che deve essere esposto nel cedolino e assoggettato a tassazione mese per mese) si calcola moltiplicando il costo chilometrico dell'auto desunto dalle tabelle nazionali dell'ACI (aggiornate ogni anno) e 15.000 chilometri di percorrenza standard. Sul risultato viene applicata una diversa percentuale di imponibile a seconda delle fasce di emissione:

per le auto con emissioni di CO ₂ non superiori a 60 g/km	25%
per le auto con emissioni di CO ₂ comprese tra 60 e 160 g/km	30%
per le auto con emissioni di CO ₂ comprese tra 160 e 190 g/km	50%
per le auto con emissioni di CO ₂ superiori a 190 g/km	60%

In questo modo viene incentivato l'utilizzo aziendale di auto a basse emissioni.

riodo d'imposta (183 + 1 giorni) l'azienda può dedurre il 70% dei costi legati all'utilizzo dell'auto aziendale ad uso promiscuo e detrarre il 40% dell'Iva sull'acquisto o sul noleggio. Con il calcolo ai fini fiscali su base forfettaria e non più a km, ricevere come benefit l'auto aziendale è più conveniente anche per il dipendente, rispetto ad ottenere un contributo in busta paga.

COMPANY CAR E CAR ALLOWANCE

Solo una piccola minoranza di aziende in Italia permette ai

dipendenti di scegliere fra il benefit della company car e un benefit in denaro o "Car Allowance" (un'indennità per l'uso della propria auto). In altri Paesi, come Regno Unito, Irlanda, Norvegia e Svizzera, è un trend più diffuso offrire un corrispettivo in denaro. Ma in buona parte d'Europa – Italia compresa – per un dipendente una somma in denaro è meno preferibile rispetto ai vantaggi fiscali che derivano dall'uso promiscuo dell'auto aziendale, per non parlare del fatto che si evitano gli oneri finanziari e i rischi che scaturiscono

PRIMO PIANO

FLOTTE

molto limitato, può essere l'opzione migliore. In generale, più si guida, maggiore è il beneficio finanziario dell'auto aziendale.

A meno che il nostro chilometraggio annuo sia molto limitato, una company car offre un alto potenziale di risparmio, così come la libertà di liberarsi dai costi inattesi.

UN VALORE SOCIALE

In uno studio fatto da Aniasa insieme a The European House-Ambrosetti vediamo come la flotta a noleggio emette il 19,2% di CO2 in meno rispetto al circolante, ma, soprattutto il 79,4% in meno di monossido di carbonio, il 98,6%

Ricevere le chiavi di un'auto comporta un riconoscimento sociale molto più elevato di quello assicurato da una somma di denaro

Quanto pesano le flotte in Europa

A partire dal 2020, con la pandemia, i volumi del mercato automobilistico europeo si sono ridotti in modo strutturale, nonostante i tentativi di sostegno promossi dagli Stati, resi peraltro poco efficaci anche dagli eventi che si sono succeduti all'emergenza sanitaria, quali la crisi economica, il conflitto tra Russia e Ucraina e il vertiginoso aumento dei costi energetici. Le immatricolazioni nei sette Paesi a maggiore densità automobilistica (in ordine di volumi: Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Paesi Bassi).

Anno	Immatricolazioni totali	Percentuale true fleet
2018	12,2 mln	46,6%
2019	12,3 mln	49,3%
2020	9,2 mln	49,4%
2021	8,0 mln	52,6%
2022	8,6 mln	55,3%
2023	10,5 mln	n.d.

Fonte: ACEA - Dataforce

in meno di idrocarburi, il 98,2% in meno di ossidi di azoto e il 91,8% in meno di particelle.

Questo perché si tratta di mezzi più nuovi e più controllati rispetto alla media del parco circolante. Ciò

significa anche che le auto aziendali hanno il merito di immettere sul mercato un usato fresco e di ottima qualità. L'usato proveniente dalle aziende piace perché è un prodotto molto diverso da quello dei privati, che è generalmente molto più "vecchio". L'usato del Noleggio a lungo termine, invece, si colloca nella fascia dai 2 ai 5-6 anni massimo di anzianità. Le flotte sono anche uno strumento di accelerazione per la sostenibilità: il 32% delle immatricolazioni elettriche sono appannaggio del noleggio e ben il 56% dell'ibrido plug-in (dati Rapporto Aniasa 2023). Le aziende, ancora una volta, si dimostrano volano della trasformazione dell'ecosistema, consapevoli di quanto la mobilità possa generare valore in tutte le dimensioni di interesse: umana, sociale, economica e ambientale. Ciò significa anche che l'usato elettrico proveniente da noleggio avrà un ruolo cruciale nell'elettrificazione di massa, perché immetterà sul mercato veicoli elettrici a un prezzo abbordabile, permettendo così l'acquisto di EV anche a chi ancora non se li può permettere.

