



CORTOCIRCUITO FISC

La nuova regolamentazione tributaria dell'auto aziendale, in teoria finalizzata "al raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica", rischia in realtà di provocare un aumento delle emissioni e di aumentare il carico fiscale per le fasce più basse della car policy. Ecco come reagiscono le imprese

di Marina Marzulli e Pietro Teoflato

Nel 2025 sono cambiate le norme sulle auto concesse in uso promiscuo dalle aziende ai dipendenti e collaboratori: il coefficiente che determina l'imponibile sale dal 30 al 50% per le auto termiche (anche full hybrid, Gpl e metano), scende dal 25 al 10% per le elettriche pure e al 20% per le plug-in. Andando sui numeri, la nuova normativa va a favorire potenzialmente circa il 13% delle immatricolazioni delle auto aziendali in fringe benefit (nel 2024 pari a 30-32.000 unità), ma aumenta la tassazione per l'uso di oltre 180.000 auto (l'86% circa). E si tratta di un aumento per dipendenti e imprese in media del 70%. "La nuova normativa sul fringe benefit rischia di tradursi in un aggravio economico a carico di 1

milione di lavoratori dipendenti che utilizzano l'auto aziendale. Maggiori oneri che potrebbero comportare un'ulteriore frenata delle immatricolazioni nei primi mesi del 2025. Bisogna continuare ad insistere con il Governo per un piano organico sulle politiche fiscali delle autovetture usate dalle aziende. Senza di queste 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", spiega il Presidente Aniasa **Alberto Viano**.

LA QUESTIONE DEL PLUG-IN

La modifica è finalizzata "al raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica, mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici", fine

totalmente condiviso. Ma le modifiche intervenute, pur favorendo l'adozione di veicoli a zero o basse emissioni, nel contempo penalizzano fortemente non solo le auto endotermiche di nuova generazione, ma soprattutto le altre alimentazioni ibride (in particolare le full). Inoltre, porteranno a un'adozione su larga scala delle plug-in, anche per i driver meno attrezzati ad usarle (per difficoltà nella ricarica). "Nessuno è convinto che il plug-in sia una soluzione ecologica, semplicemente molti non sono pronti per auto 100% elettriche e quindi giocoforza punteranno sull'ibrido ricaricabile, ma usandolo come diesel e quindi consumando di più - spiega **Federico Vignolo**, Responsabile Fleet Management & Resource Planning di Sirti -. Lo scenario non è semplice: noi

ALE

abbiamo tutte sedi in affitto ed è difficile installare colonnine, senza contare il cambio di mentalità che può non essere facile o immediato per chi è sempre stato abituato ad uno stile di guida con motore endotermico”.

La prospettiva, quindi, è che molte aziende – non potendo garantire la mobilità dei dipendenti con auto 100% elettriche – siano giocoforza costrette a prendere delle plug-in, finendo per usarle come diesel, e quindi consumando ed emettendo significativamente di più (lo spiega bene Stefano Pedano, il nostro fleet manager del mese, a pagina 26).

PENALIZZATI I DIPENDENTI A MINOR REDDITO

Ulteriore aspetto sconcertante è che si verifica una maggior tassazione per i dipendenti a minor reddito, quelli che utilizzano utilitarie, ibride o endotermiche, (circa 500 euro di Irpef in più all'anno), mentre possono essere avvantaggiati i dipendenti che hanno in uso autovetture elettriche o plug in di fascia alta (circa 1.000-1.500 euro in meno di Irpef).

Una misura che appare in netto contrasto con le misure sul cuneo fiscale approvate dal Governo e che, come da relazione tecnica, aumenterà nel 2025 la tassazione per circa 500.000 contribuenti (volume che raddoppierà nel corso del 2026-2027, considerando il fisiologico turn over delle flotte). Racconta **Enza Di Paola**, Fleet e Mobility Manager presso Comoli, Ferrari e C. S.p.a: “I driver sono preoccupati, mi chiedono cosa fare, specialmente chi ha già ordinato un'auto nel 2024 e non sa in quale delle casistiche dettate dal legislatore dovrà ricadere. I nuovi Fringe Benefit risultano oggettivamente molto impattanti sugli stipendi di un normale impiegato”. In termini più diretti, il nuovo regime rischia di diventare un vero e proprio freno dal punto di vista economico ed ambientale, incidendo pesantemente sul settore dell'auto aziendale che è da sempre all'avanguardia per i propri veicoli più nuovi, più sicuri e più green. In pratica l'esatto contrario degli obiettivi della Legge di Bilancio.

RIDUZIONE DELLE IMMATICOLAZIONI

Dalle segnalazioni di aziende e fleet manager emerge per il 2025 una riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni di vetture a noleggio a lungo termine (circa 50.000 unità) e del 20% degli acquisti da parte di società (15.000). Sotto gli aspetti macro, ciò si traduce in una riduzione del PIL di 2,5 miliardi solo per il mancato acquisto e immatricolazione delle auto ibride ed endotermiche. Certo, aumenteranno le immatricolazioni di vetture elettriche e plug-in, ma, e i dati ultimi lo dimostrano, con una velocità molto inferiore alle aspettative.

Se a questa nuova manovra si aggiunge l'inaspettata rimodula-

zione dei 4,5 miliardi di euro del Fondo Automotive (per il triennio 2025-2027 si è scesi da 1 miliardo a 200 ml/anno e sono ancora da conoscere le indicazioni del Mimit), la nuova normativa si rivela semplicemente una nuova tassa per i lavoratori dipendenti, categoria di contribuenti già fortemente penalizzata.

La prospettiva sicura è quella di una proroga dei contratti di noleggio e un ritardo nelle immatricolazioni. Spiega Di Paola: “Analizziamo tutti i casi con i vari costi per valutare la scelta più conveniente per tutti. Intanto abbiamo prorogato gli ordini normalmente previsti a gennaio, li faremo non prima di marzo, una volta rivista la car list e la car policy. Sulle plug-in probabilmente metteremo un limite al carburante, non possiamo accettare che siano usate come una diesel”. Per le aziende, si tratta di prendere tempo e capire come arginare i danni: “Quest'anno dovremo rifare la car list e gli ordini non partiranno prima di febbraio e marzo. È tutto in divenire, perché da un lato la tassazione del fringe benefit penalizza le termiche, dall'altro le tabelle Aci presentano costi chilometrici al ribasso per le autovetture a benzina e gasolio, incluse le versioni ibride (mild e full). Lo scopo è dare un'indicazione chiara ai nostri driver, al momento abbiamo un parco principalmente con motori endotermici. Il nostro fiscalista baserà la tassazione sul contratto stipulato e non sull'immatricolazione della vettura. Con la certezza del numero di telaio abbiamo potuto fare la lettera di assegnazione entro il 2024, ma pochi numeri rientrano in questa fattispecie. Altri contratti sono stati prorogati, abbiamo intenzionalmente revocato ordini fatti a fine anno. Le aziende che hanno fatto ordini a fine 2024 sono in una situazione più difficile”, conclude Vignolo.