

Con la stretta sui fringe benefit delle auto saltano 31 milioni di euro per le Province

Veicoli aziendali

Necessario per le imprese un differimento per gestire ordini 2024 e assegnazioni

Stefano Sirocchi

La nuova disciplina sulle auto aziendali, in vigore dal 1° gennaio 2025, rischia di causare una perdita di oltre 32 milioni di euro nelle entrate tributarie delle Province nel 2025, ossia più del doppio di quanto lo Stato intende ricavare dalla stretta sui veicoli dati in uso promiscuo nello stesso periodo. Questa stima si basa sulla probabile riduzione delle immatricolazioni di veicoli assegnati in benefit rispetto al 2024, stimata dagli operatori del settore tra il 30% e il 40%, una variazione peraltro coerente con le analisi di Aniasa.

Come anticipato su questo giornale (si veda Il Sole 24 Ore del 26 ottobre 2024), tale scenario sarebbe riconducibile principalmente alle proroghe dei contratti di noleggio, conseguenti all'inasprimento della fiscalità sulle auto aziendali termiche più diffuse.

Con la legge di bilancio 2025, per le autovetture, i motocicli e i ciclomotori di nuova immatricolazione concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a partire dal 1° gennaio 2025, il valore del fringe benefit è calcolato sul 50% del costo per 15.000 km convenzionali, basato sulle tabelle Aci, e al netto delle eventuali trattenute a carico del dipendente. Tale percentuale è fissata al 10% per i veicoli esclusivamente elettrici e al 20% per i veicoli ibridi plug-in.

La stangata colpisce duramente le auto con motore termico nella fascia di emissioni tra 61 e 160 g/km di CO₂, che costituiscono almeno il 75% delle immatricolazioni dei soggetti Iva. Per questi veicoli, le nuove disposizioni hanno aumentato il coefficiente fiscale

dal 30% al 50%. Ad esempio, tenendo conto delle variazioni del costo chilometrico indicate nelle tabelle Aci, un'Alfa Giulia 2.2 TD 160CV, con un costo chilometrico di 0,6839 euro nel 2024, leggermente ridotto a 0,6796 euro nel 2025, si registra un aumento del valore del fringe benefit annuo da 3.077,55 euro a 5.097,00 euro.

Ciò si traduce in un incremento del 65% del valore del benefit, pari a oltre 2.000 euro di ulteriore materia imponibile. In pratica, ciò può comportare una riduzione di circa 90 euro al mese nella busta paga del dipendente e un incremento di circa 50 euro al mese negli oneri previdenziali a carico dell'azienda. In totale oltre 1.600 euro di aggravio annuo.

Si registra, inoltre, un forte sbilanciamento in favore dei veicoli elettrici. Ad esempio, applicando la disciplina in vigore dal 2025 all'utilitaria Fiat Panda nella versione base (1.0cc e 69CV), non essendo questo né un veicolo elettrico né ibrido plug-in si applica il coefficiente fiscale dei veicoli "residuali", ossia il 50%. Considerata la percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri e il costo chilometrico, per il 2025, di 0,3891 euro, si ottiene un valore del fringe benefit annuo pari a 2.918,25 euro.

Benchè la Porsche Taycan, auto sportiva elettrica di lusso dal prezzo di listino di oltre 100mila euro, abbia un costo chilometrico ben più elevato rispetto alla Panda, ossia pari a 0,9286 euro, si evidenzia un valore del fringe benefit imponibile complessivo di 1392,9 euro, e dunque corrispondente a meno della metà del

benefit della city car.

A complicare la situazione c'è il clima di incertezza. La nuova normativa si preoccupa di disciplinare i nuovi veicoli assegnati dal primo gennaio 2025, ma nulla prevede né per la flotta già assegnata in uso promiscuo né relativamente agli ordini effettuati al fornitore nel 2024 e che saranno immatricolati, consegnati e assegnati nel 2025.

È dunque urgente un intervento normativo. Nel primo caso, per confermare l'applicazione delle regole vigenti al 31 dicembre 2024; dunque nessuna stangata né cambiamento per gli assegnatari ante 2025, a parte l'aggiornamento ordinario del valore del benefit, in base alle tabelle Aci 2025. Mentre, nel secondo caso, salvare gli ordini 2024 con immatricolazione e assegnazione nel 2025, posticipando l'entrata in vigore della nuova disciplina al 1° luglio 2025, come già ipotizzato tra le possibili soluzioni percorribili (si veda Il Sole 24 Ore del 26 ottobre 2024).

È RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 32%

**Il fisco premia l'elettrico
tanto che una Tesla o una
Porsche Taycan avranno
un compenso in natura
più basso della Panda**

L'impatto sul fringe benefit

Le differenze tra le auto a motore elettrico e quelle con motori termici

		COSTO KM		CO2	ALIMENTAZIONE	COEFFICIENTE APPLICABILE		VALORE DEL FRINGE BENEFIT		VAR. ASSOLUTA	VAR. %
		2024	2025			2024	2025	2024	2025	2024-2025	2024-2025
Alfa Romeo	Giulia 2.2 td 160cv	0,6839	0,6796	61-160	Gasolio	30%	50%	3.077,55	5.097,00	2.019,45	+65,62% ▲
Toyota	Yaris cross 1.5 116cv hybrid	0,4727	0,4682	61-160	lbr-benzina	30%	50%	2.127,15	3.511,50	1.384,35	+65,08% ▲
Fiat	Panda 1.0 69cv hybrid	0,3891	0,3797	61-160	lbr-benzina	30%	50%	1.750,95	2.847,75	1.096,80	+62,64% ▲
Volvo	S60 t8 recharge awd 2.0 455cv	0,7978	0,8128	0-60	PLUG-IN benzina	25%	20%	2.991,75	2.438,40	-553,35	-18,50% ▼
Tesla	Model 3 nv35 rwd elettrica	0,4622	0,4509	0-60	Elettrica	25%	10%	1.733,25	676,35	-1.056,90	-60,98% ▼
Porsche	Taycan elettrica	0,9142	0,9286	0-60	Elettrica	25%	10%	3.428,25	1.392,90	-2.035,35	-59,37% ▼

Fonte: elaborazioni Il Sole 24 Ore



Peso:32%