

Appendice metodologica del briefing

"Trasporti, fiscalità e transizione ecologica"

1. Calcolo dei sussidi alle flotte aziendali

Per la metodologia utilizzata nel calcolo dei benefici generalmente concessi alle auto aziendali si rimanda al Capitolo 3 dello studio commissionato da T&E a ERM nel 2024.

Si segnala, invece, che per il calcolo delle agevolazioni fiscali sulle auto concesse come benefit in kind ai lavoratori, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) utilizza la metodologia contenuta nello studio di Harding (2014). In particolare, per l'Italia tale studio stima che il trattamento fiscale più favorevole per i dipendenti comporta, per l'anno 2012, un sussidio indiretto compreso tra un minimo di 1.231 milioni di euro e un massimo di 2.371 milioni di euro. Il MASE, anche per gli anni successivi, ha scelto di adottare in maniera prudentiale il valore minimo di tale stima.

2. Corporate Fleet Fiscal Policy Model

Per simulare l'impatto delle politiche fiscali sulle flotte aziendali, T&E ha commissionato alla società di consulenza RevNext un modello di Total Cost of Ownership (TCO) in grado di stimare gli output delle proposte di riforma fiscale per le flotte aziendali messe a punto da T&E, illustrate nelle seguenti tabelle.

Proposta di revisione della detraibilità dell'IVA

Attuale	Percentuale di detraibilità			
	Emissioni (g CO ₂ /km)	2026 uso strum/prom	2028 uso strum/prom	2030 uso strum/prom
100%/40%	0	100%/80%	100%/60%	100%/40%
100%/40%	1-49	100%/40%	80%/30%	60%/20%
100%/40%	>= 50	90%/30%	45%/15%	0%/0%

Proposta di revisione della tassazione dei BiK

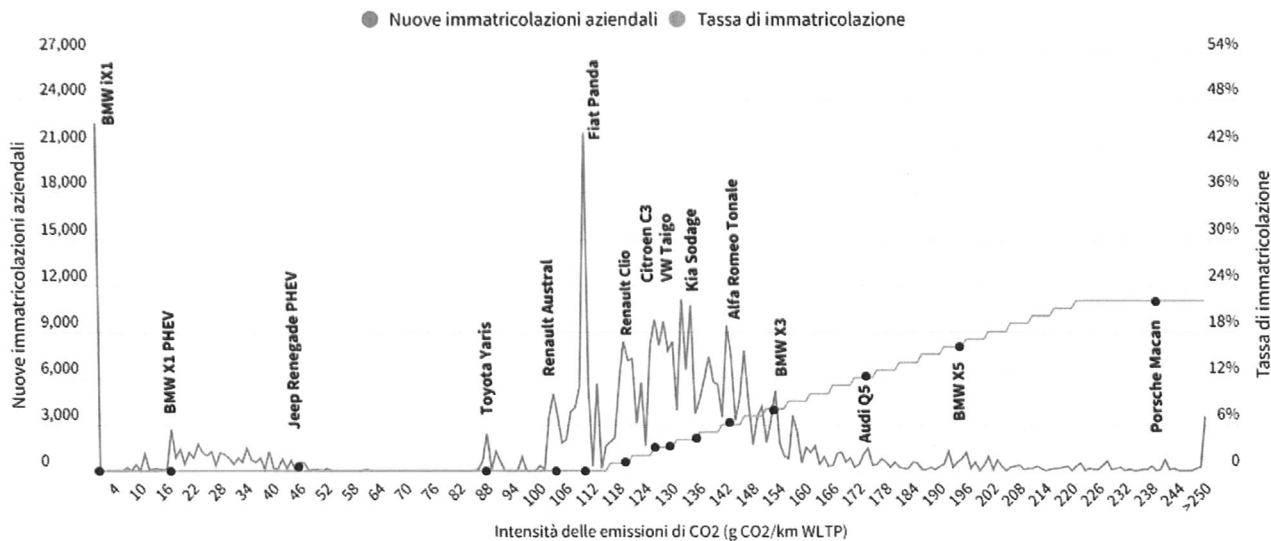
Attuale	Percentuale di tassazione			
	Emissioni (g CO ₂ /km)	2026	2028	2030
BEV 10%	0	5%	10%	25%
PHEV 20%	1-49	25%	35%	45%
ICE/Hybrid 50%	50-159	45%	60%	70%
	160-189	60%	70%	80%
	>=190	70%	80%	90%

Proposta revisione della deducibilità del costo del veicolo

Attuale	Percentuale di deducibilità del costo del veicolo		
	Emissioni (g CO ₂ /km)	Uso strumentale	Uso promiscuo
Uso strumentale 100% Agenti di commercio 80% Uso promiscuo 70% Auto in pool/liberi professionisti /partite IVA 20%	0	2026: 100% 2028: 100% 2030: 100%	2026: 90% 2028: 70% 2030: 50%
	1-49	2026: 80% 2028: 60% 2030: 40%	2026: 40% 2028: 30% 2030: 20%
	>=50	2026: 60% 2028: 30% 2030: 0%	2026: 30% 2028: 15% 2030: 0%

T&E propone di rimuovere la differenza tra agenti di commercio e auto in pool / liberi professionisti / partite IVA viene rimossa. Propone, inoltre, che il tetto di deducibilità venga fissato a 25.000€ al fine di rispecchiare il costo d'acquisto reale dei veicoli elettrici.

Proposta di revisione della tassa di immatricolazione



Fonte: Dataforce, 2025. Nuove immatricolazioni di autovetture aziendali 2024.



La proposta di T&E per l'Italia è l'introduzione di una tassazione sull'acquisto dell'auto con un malus a partire dai 95 g CO₂/km NEDC (116 g CO₂/km WLTP), ovvero il limite medio europeo in vigore per i produttori di auto secondo quanto previsto dal Regolamento (UE) 2019/631 sugli standard di CO₂ di auto e

furgoni. Tale soglia di partenza del malus dovrebbe abbassarsi progressivamente negli anni seguendo il modello adottato in altri paesi europei (Spagna, Malta, Finlandia, Irlanda, Islanda ed Austria). Pertanto, nella nostra proposta, i valori emissivi a cui è correlata l'imposta si abbassano ogni anno di 10 g CO₂/km.

Processo di modellizzazione

Il processo di modellizzazione può essere semplificato in quattro fasi distinte. La **prima fase**, che costituisce la base del modello, è il calcolo del TCO per ciascuna delle principali motorizzazioni (ICE, BEV, PHEV) e segmenti di auto (A-E, in base alle dimensioni). Le componenti del TCO incluse sono quelle tipiche di un modello di costo totale di possesso: costi di ammortamento, costi del carburante, costi di riparazione e manutenzione, costi assicurativi, tasse e incentivi. Questi calcoli mostrano la situazione attuale in Italia, evidenziando la differenza di TCO tra le diverse motorizzazioni all'interno dello stesso segmento di auto (ad esempio, nel segmento B, le PHEV costano in media il 10% in più rispetto alle ICE).

La **seconda fase** riguarda il comportamento degli attori coinvolti nella scelta delle auto aziendali a uso promiscuo (un sottoinsieme delle auto aziendali). La scelta del veicolo può infatti essere influenzata dal datore di lavoro (ad esempio dal fleet manager), dal dipendente o, più probabilmente, da una combinazione di entrambi (ad esempio, il fleet manager potrebbe preparare un elenco ristretto di veicoli tra cui il dipendente può scegliere). Il risultato del TCO dal punto di vista del datore di lavoro viene combinato con il calcolo del benefit in kind (BiK) dal punto di vista del dipendente (ovvero 70% TCO del datore di lavoro, 30% BiK del dipendente) per stimare quante persone sceglieranno una determinata auto aziendale.

La **terza fase** consiste nel calibrare i calcoli del TCO con i dati di vendita storici. Questa fase è necessaria per determinare come le differenze di TCO influenzano le decisioni di acquisto. Il risultato è una curva a S della diffusione tecnologica che mostra come i cambiamenti di costo del TCO determinano l'adozione di BEV o PHEV nel tempo, sulla base dei dati storici.

La **quarta fase** del modello consiste nel modificare le leve fiscali sulle flotte aziendali che influenzano il TCO, e misurare gli impatti di tali modifiche in termini di adozione di diverse motorizzazioni e segmenti di veicoli. Queste leve fiscali includono incentivi all'acquisto, tasse di immatricolazione, deducibilità del costo dei veicoli, detrazioni IVA e tassazione dei BiK. I risultati del modello includono il numero di auto immatricolate per motorizzazione e come quota di mercato, nonché la variazione associata delle emissioni di CO₂ e al gettito pubblico. Le variazioni modellizzate coprono un periodo compreso tra il 2019 e il 2035. Il modello può quindi mostrare come le modifiche della fiscalità delle auto aziendali volte a incentivare modelli meno emissivi si traducano in una diffusione di tali veicoli, in un risparmio di CO₂ e in costi (o risparmi) per il governo rispetto a uno scenario business as usual (BAU).

3. Nota metodologica aviazione: Dati e assunzioni generali

Ambito dell'analisi

Sono escluse da questa analisi tutte le imposte e i prelievi non specifici del settore aereo, come le imposte societarie o sul lavoro. Sono altresì escluse tasse, diritti e oneri applicati all'aviazione ma reinvestiti nel settore. Questi non possono essere considerati strumenti di prezzo effettivi, poiché i relativi introiti tornano a beneficio diretto o indiretto dell'industria, finanziando infrastrutture, servizi amministrativi, sicurezza o safety. Tali entrate non compensano le esenzioni fiscali esistenti. Allo stesso modo, sono esclusi i tributi e

le tariffe destinati a coprire i costi di servizi specifici (ad esempio infrastrutture aeroportuali, sicurezza, riduzione del rumore).

Nel 2024, l'Italia è stato uno dei paesi europei ad applicare una tassa sui biglietti con finalità di gettito. In Italia si applica una tassa di imbarco, un diritto a carico del vettore per ogni passeggero a pagamento in partenza dagli aeroporti italiani, istituita con la Legge n. 324/1976. Si ritiene che la tassa di imbarco esuli dalla definizione di imposta in questa valutazione, in quanto reinvestita nel settore dell'aviazione. Questa impostazione è coerente con l'analisi PwC sull'impatto economico delle tasse aeree in Italia, che considera la tassa di imbarco come un "service charge" e non una tassa con finalità di gettito.

Oltre alla tassa di imbarco, l'Italia applica anche la tassa comunale su tutti i voli, ai sensi dell'art. 11 della Legge 350/2003. I proventi della tassa comunale sono così destinati: "Le entrate della tassa sono versate al bilancio dello Stato. Per la parte eccedente i 30 milioni di euro, viene istituito presso il Ministero dell'Interno un fondo speciale, riallocato nel settore dell'aviazione". Per questo motivo, consideriamo soltanto la quota della tassa italiana sui biglietti che non viene reinvestita nel settore, fino a un massimo di 30 milioni di euro/anno. Le somme eccedenti, reinvestite nel comparto, sono escluse dai nostri calcoli.

Prezzi dei biglietti

I prezzi al consumo dei biglietti rappresentano una componente chiave per due ragioni. In primo luogo, incidono fortemente sul calcolo dei ricavi da IVA, determinati come percentuale del prezzo del biglietto al consumatore. In secondo luogo, i prezzi dei biglietti sono molto volatili e complessi da raccogliere. Per avvicinarci a un quadro realistico, pur mantenendo un approccio semplice, T&E ha seguito una metodologia analoga a quella adottata da CE Delft.

Abbiamo utilizzato le tariffe OAG (Aircraft On Ground) a livello di viaggio come base imponibile per i prezzi dei biglietti. Questi dati escludono tasse aeree nazionali, IVA, oneri aeroportuali, costi ETS trasferiti e servizi opzionali (selezione del posto, bagaglio extra). OAG raccoglie tariffe da due canali: il primo è Global Distribution Systems (GDS) (via Travelport), che centralizza i biglietti venduti tramite agenzie e li suddivide per classe (prima, business, premium/full/discount economy); il secondo è tramite le prenotazioni online, che non distinguono tra classi di viaggio ma riflettono prevalentemente tariffe economy. Pertanto, trattiamo le tariffe online come rappresentative della classe economy, mentre le tariffe GDS di prima e business sono accorpate in un'unica categoria "business". Tutti i valori sono espressi in euro 2024.

Come verifica, le tariffe medie per mercato sono state confrontate con analisi di settore degli ultimi tre anni, carlo.tritto@transportenvironment.org risultando coerenti. Nonostante ciò, esiste un'incertezza significativa: le medie nascondono la dispersione dovuta a yield management (una strategia di determinazione dinamica dei prezzi utilizzata dalle compagnie aeree per massimizzare i ricavi da un numero fisso di posti a sedere, adeguando dinamicamente i prezzi in base alla domanda, alle modalità di prenotazione e alle condizioni di mercato), stagionalità, mix di rotte e canali di vendita, e i ricavi accessori non sono inclusi. Queste stime vanno quindi interpretate come una prudente approssimazione basata sui migliori dati medi disponibili.

	Classe Economy	Classe Business
Nazionali	€78.9	€237.8