

Indice Articoli ANIASA

3 Dicembre 2025

ANIASA

01/12/2025	FLEET&BUSINESS QUATTRORUOTE	PUNTO D'INCONTRO	Pag. 2
01/12/2025	FLEET&BUSINESS SPECIAL EDITION	TUTTI IN ATTESA CHE ACCADA QUALCOSA	Pag. 7
01/12/2025	FLEET&BUSINESS SPECIAL EDITION	IMPIANTO FISCALE DA RIVEDERE PER INTERO	Pag. 9
01/12/2025	FLEET&BUSINESS SPECIAL EDITION	UN GIORNO INSIEME(PER CAPIRE MEGLIO)	Pag. 10

PUNTO D'INCONTRO

Raffaele Bonmezzadri - foto di Massimiliano Serra



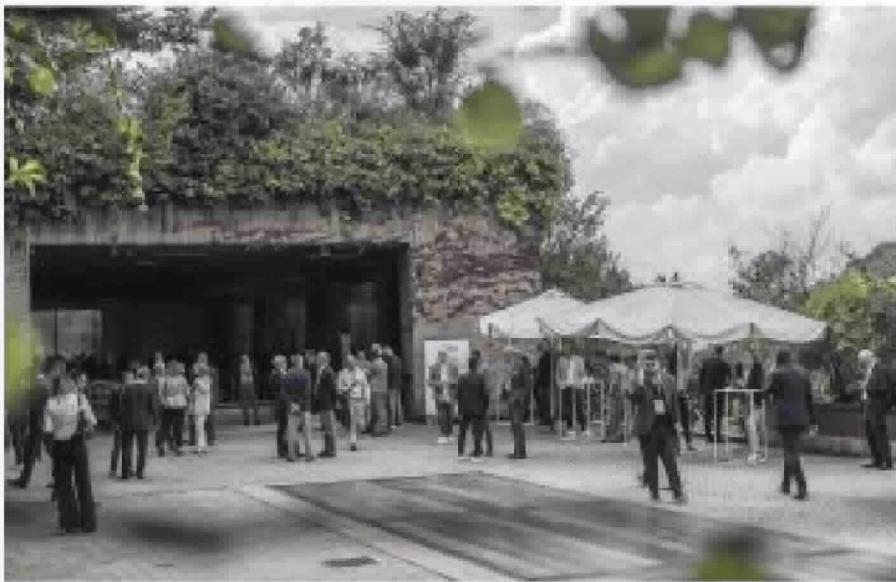
Nella giornata dedicata ai fleet manager, il nostro spazio di approfondimento "Reload" si è focalizzato sulle più recenti dinamiche industriali e sulle novità in materia tributaria: forte il loro impatto in tema di attività quotidiana delle flotte e di car list. Numerosi gli interventi di rilievo da parte di esperti del settore automotive



Con il senso di poi, il rischio era di mettere troppa carne al fuoco. Nel 2025, del resto, tanti sono stati gli spunti che la cronaca, il mercato, l'industria, la politica e il fisco hanno messo a disposizione per una discussione organica sul presente e il futuro del lavoro di fleet manager. Alla fine, comunque, l'idea di tener conto di tutti i principali fenomeni che stanno agendo sul mondo flotte si è rivelata azzecata, grazie pure alla caratura degli esperti intervenuti, chiamati a tracciare scenari percorribili o anche solo a fornire semplici spunti per la messa in pratica di una mobilità aziendale lungimirante. "Reload", lo spazio di approfondimento dell'ottava edizione del Fleet&Business Day, ospitato il 24 settembre alle Cantine Bellavista, sulle colline bresciane della Franciacorta, è stato davvero un'occasione per riallineare le conoscenze sui temi che più impattano sull'attività quotidiana di fleet management.

Programma fitto

All'interno di una giornata che ha offerto molteplici occasioni d'incontro fra i professionisti della mobilità business e l'industria, fra test drive di auto e spazi espositivi, il primo dei due panel in programma, intitolato "Osservate speciali", ha considerato le scelte strategiche di un settore automotive non più così globalizzato e l'evoluzione della legislazione europea e nazionale che lo riguarda, nonché le loro conseguenze sull'attività quotidiana dei responsabili delle car policy aziendali. Il secondo incontro, "Tributi & promesse", ha invece portato a un approfondimento delle tante novità ■



■ fiscali del 2025 e ipotizzato un sistema regolatorio meno oppressivo. I partecipanti hanno potuto contribuire in maniera attiva ai due incontri, rispondendo a sondaggi-lampo. L'introduzione del nostro direttore, Gian Luca Pellegrini, ha poi ricordato come l'attenzione del sistema Quattroruote al settore delle auto aziendali e delle flotte si sia manifestata per la prima volta esattamente trent'anni fa, nel 1995, quando apparve chiaro che questa particolare utenza stava diventando un vero e proprio laboratorio anticipatore dei grandi cambiamenti dell'auto, sul quale oggi impattano fenomeni come il nuovo regime dei fringe benefit, l'arrivo delle Case cinesi e gli interventi sempre più incisivi della politica europea in tema di decarbonizzazione delle flotte.

La regionalizzazione dei mercati

Nella sessione "Osservate speciali", Vittoria Ferraris, managing director & sector lead automotive Emea di S&P Global Ratings ha ricordato come l'arrivo sui mercati occidentali di tanti nuovi operatori abbia determinato il ritorno a politiche protezionistiche che, di fatto, stanno regionalizzando il mercato, con un sistema a tre aree (Europa, Cina, Stati Uniti) caratterizzate da percorsi, dinamiche regolatorie e tendenze di prezzo differenti. Questo fenomeno si riflette nelle proposte alle aziende degli operatori del noleggio a lungo termine, come ha sottolineato Carlo Siviero, data factory & ■



Per tutta la giornata, i fleet manager hanno potuto visitare gli spazi espositivi dell'industria del settore, compresi quelli dedicati ad alcuni tra i modelli di auto più apprezzati dal mondo delle flotte





In alto, l'incontro con Vittoria Ferraris (S&P), Maurizio Capogrosso (Top Thousand) e Carlo Siviero (Quattroruote Professional).
Qui sopra, quello con Alberto Viano (Aniasa), Giampiero Guarnerio (Rödl & Partner) e Stefano Sirocchi dello studio omonimo

■ market analysis director di Quattroruote Professional, illustrando in particolare come l'offensiva dei costruttori cinesi risulti particolarmente competitiva su specifiche alimentazioni: per le vetture plug-in, che hanno raggiunto il 19,3% delle consegne alle flotte (circa quattro volte la media di tutti i canali, che è del 4,9%), ma anche per le elettriche, dove la percentuale è dell'11,7%. Quali sentimenti percorrono il mondo dei fleet manager di fronte a questa situazione lo ha spiegato uno di loro, Maurizio Capogrosso, presidente dell'Osservatorio Top Thousand. Il fenomeno cinese è indubbiamente impetuoso, ha riconosciuto, ma fino a pochi mesi fa verso le auto del Dragone c'era ancora parecchia diffidenza. Sempre secondo Capogrosso, inoltre, il settore non ha ancora intrapreso un percorso chiaro riguardo all'elettrico.

I tanti nodi fiscali

La definizione di car list efficienti e duretute è resa certo difficile dai riflessi geopolitici e macroindustriali, ma in Italia, alle incertezze generali, si aggiunge la cronica difficoltà del fisco a esercitare un'azione più organica e meno oppressiva. Questi aspetti, trattati nella seconda sessione di "Reload", ostacolano tanto il lavoro dei fleet manager quanto il buon funzionamento dell'industria del settore. A questo proposito, Alberto Viano, presidente dell'Aniasa (l'associazione che raggruppa le imprese specializzate nella mobilità più avanzata, come il noleggio ■



■ a lungo termine) ha segnalato alcuni elementi anacronistici della situazione italiana, come la soglia di deducibilità dei costi dell'auto aziendale, che andrebbe innalzata da 18.076 a 30 mila euro; o la mancata armonizzazione dell'Iva in tutta Europa. Sono poche, tuttavia, anche secondo gli altri esperti presenti, le possibilità di schiarite a breve termine. Non è confortante, per esempio, che l'Agenzia delle entrate abbia ribadito come le ricariche domestiche delle auto elettriche e ibride plug-in assegnate ai dipendenti debbano considerarsi reddito e, come tali, tassabili. Secondo Giampiero Guarnerio, partner di Rödl, multinazionale della consulenza, di fronte a una misura a tal punto sbagliata e infondata, l'unica soluzione è pagare, chiedere il rimborso e av-

viare un contenzioso. Il 2025 delle flotte, però, è stato influenzato soprattutto dalle modifiche alla tassazione dei fringe benefit. Qui il rapporto fra causa (l'introduzione di coefficienti favorevoli solo alle motorizzazioni ibride plug-in ed elettriche) ed effetti negativi sul mercato e l'ambiente (come la decisione delle imprese di prorogare i contratti in corso) è palese. Dopo alcuni opportuni aggiustamenti, ha sostenuto Stefano Sirocchi, commercialista e socio dello studio omonimo, la svolta potrebbe arrivare dall'attenuazione dello scalone che c'è tra il coefficiente del 20% delle ibride plug-in e il 50% delle termiche, sotto forma di un'aliquota intermedia che possa salvaguardare alimentazioni comunque a basse emissioni come le full hybrid. **F&B**

PRODOTTI E SERVIZI IN PRIMO PIANO

Come di consueto, al Fleet&Business Day hanno partecipato marchi di primo piano dell'industria e dei servizi alle aziende, con spazi espositivi e una folta presenza di modelli pensati per le car list. Sono numerosi i fleet manager che hanno guidato queste auto, in alcuni casi in anteprima esclusiva, sulle strade della Franciacorta, attorno alla tenuta delle Cantine Bellavista, sede dell'iniziativa. Anche i responsabili delle aziende sono stati invitati a portare il loro contributo alla discussione sui temi del settore: trovate il video riepilogativo della giornata e quelli delle interviste a questi manager sul sito dedicato fleet-businessday.quattroruote.it/. Complessivamente, hanno presenziato 23 brand, a partire da svariati marchi automobilistici: Alfa Romeo, Leapmotor e Opel, tutti presenti nella squadra di Stellantis Fleet & Business Solutions, e poi BYD, Dacia, Hyundai, Mazda, MG, Nissan, Omoda-Jaecoo, Tesla, Volkswagen e Volvo. Ayvens, Drivalia, Scai Fleet e UnipolRental hanno presentato i loro servizi di mobilità e noleggio a lungo termine, Edison Next, Electrip e Q8 le diverse soluzioni per le forniture di energia e le attività connesse, LoJack la sua proposta di servizi tecnologici per la sicurezza delle flotte.



I fleet manager che hanno partecipato alla nostra iniziativa hanno potuto guidare, sulle strade della Franciacorta, vetture di 14 marchi diversi e ricevere informazioni sugli allestimenti dedicati alla clientela b2b



TUTTI IN ATTESA CHE ACCADA QUALCOSA

Mario Rossi

Sta per scadere il tempo a disposizione della politica europea, chiamata a prendere decisioni definitive sul futuro dell'automotive. Ecco come la vedono i presidenti delle cinque principali associazioni italiane del settore: Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae



Tempo di bilanci e previsioni per le associazioni di settore. Quest'anno, con particolare intensità, anche di richieste e auspici nei confronti della politica italiane ed europea, all'apparenza non del tutto consapevole dei rischi che sta correndo l'industria dell'auto del Vecchio Continente in questo particolare periodo e contesto storico. Richieste e auspici non solo, limitatamente all'Italia, nella prospettiva della legge di Bilancio e della delega fiscale che prima o poi, si spera, il governo Meloni vorrà utilizzare per dare una mano al settore dell'auto o, quantomeno, per eliminare assurdi e persino un po' ridicoli anacronismi fiscali (su tutti, la soglia dei 35 milioni di lire sulla deducibilità dei costi delle auto aziendali che il settore si porta dietro dalla fine degli anni 90). Ma, soprattutto, in vista delle

decisioni che, nei giorni e nelle settimane successive alla pubblicazione di questa Special Edition di Fleet &Business, si prenderanno in Europa sul cosiddetto phase out, ossia sul progressivo azzeroamento delle emissioni di anidride carbonica allo scarico, al momento fissato al 2035, ma che molti addetti ai lavori confidano di poter rimandare al 2040, accompagnato da significative aperture al termico non fossile.

Serve un cambio di passo

Di unanime, nelle cinque voci che abbiamo raccolto nella prima metà di novembre (quest'anno al tradizionale panel composto da Anfia, Aniasa, Federauto e Unrae si è aggiunta Motus-E, l'associazione della mobilità elettrica), c'è la richiesta di un cambio di passo di un po' tutti gli attori che possono direttamente muovere le leve che governano il mondo

dell'auto. A partire dall'industria europea, chiamata a raccogliere e, in prospettiva, vincere, la sfida con quella cinese, ormai forte di un vantaggio competitivo non più limitato al solo prezzo, ma in certi casi – a partire dall'elettrico – palese anche sul fronte tecnologico e qualitativo. E a cui, evidentemente, non può sottrarsi la politica. Anche in questo caso cominciare da quella continentale, chiamata a dare gambe e muscoli all'action plan sull'automotive e al progetto di decarbonizzazione delle company car, lo strumento che potrebbe davvero "costringere" il governo italiano a mettere mano alla riforma della fiscalità sulle auto aziendali attesa da vent'anni.

Opinioni rilevanti

Nelle pagine che seguono, ecco il punto di vista di Roberto Vavassori, Alberto Viano, Massimo Artusi, Fabio Pressi e Roberto Pietrantonio, presidenti, rispettivamente, di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae.

F&B

IMPIANTO FISCALE DA RIVEDERE PER INTERO



Alberto Viano

Classe 1973, è direttore generale di UnipolRental. Già vicepresidente dell'Aniasa, ne è divenuto presidente a gennaio 2022. L'Aniasa è l'associazione di Confindustria che raggruppa le imprese che operano nell'autonoleggio, nella sharing mobility e nell'automotive digital.

ANIASA
Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio,
della Sharing mobility e dell'Automotive digital

Dall'Ipt al bollo, alla deducibilità dei costi dell'automobile aziendale, che andrebbe innalzata al 100% con un tetto di 28-30 mila euro. Per il numero uno dell'Aniasa, i limiti attuali sono insostenibili sotto il profilo del diritto tributario

La riforma fiscale dell'auto aziendale è il tasto su cui da lustri insiste l'Aniasa. E a cui non rinuncia il presidente uscente, Alberto Viano. "Mi aspetto che qualche cosa succeda", ci dice parlando della legge di Bilancio e, soprattutto, della delega fiscale che, anche nella prospettiva del programma sulle company car europeo, prima o poi il governo dovrebbe esercitare. Nell'elenco dei desiderata dell'associazione c'è un po' "tutto l'impianto fiscale che riguarda il noleggio, dall'Ipt al bollo. Bisogna infatti ricentrare la tassa automobilistica regionale sul noleggiatore. La recente riforma", sottolinea, "è stata un gravissimo errore e, tra l'altro, sta generando un notevole contenzioso. Quando il bollo lo pagavano i noleggiatori, il versamento era puntuale al 100%. Oggi, ricadendo sugli utilizzatori, è diventato tutto più complesso e meno certo. In generale, poi, avere una tassazione regionale e provinciale sull'auto, che è il bene mobile per eccellenza, è un controsenso. Le significative differenze tra un territorio e l'altro, poi, non fanno che generare politiche opportunistiche e una complessità gestionale enorme".

Un governo poco sensibile

Ma nel mirino c'è anche, soprattutto, la riforma della deducibilità. "In teoria bisognerebbe spostarsi almeno verso i 28-30 mila euro di tetto e sul 100% di deducibilità. I limiti attuali sono assolutamente insostenibili dal punto di vista del diritto tributario. Non solo. Di fronte a una tassazione aumentata sul fringe benefit, esiste un quadro di minore imposizione per il dipendente, ma non si capisce perché per l'azienda quei costi

non siano in parte deducibili". Sulle possibilità che qualcuna di queste misure possa essere adottata, Viano non si sbilancia, ma tradisce un sottile pessimismo quando ricorda che "con questo governo l'interlocuzione è sempre stata molto aperta, ma da un punto di vista dell'azione il giudizio è negativo. Rispetto all'esecutivo Draghi, i ministeri sono molto più dialoganti, ma anche molto meno permeabili. Quantomeno ci hanno ascoltato sull'introduzione dei sei mesi di salvaguardia sugli ordini precedenti all'introduzione della nuova disciplina del fringe benefit: una cosa, peraltro, di assoluto buon senso. Per il resto, ho trovato poca sensibilità. Anche su temi che dovevano essere affrontati come l'ammortamento delle flotte in pool".

Quanto al mercato, Viano respinge al mittente l'etichetta di "new km zero" con cui molti spiegano il boom di immatricolazioni delle captive nei primi dieci mesi del 2026: +51% a fronte del -10,2% registrato dalle società top. Dopo aver premesso che "in prospettiva ci sarà sempre un cliente per quelle auto, le captive", ricorda, "sono in una posizione privilegiata per servire il mercato retail a cui tipicamente quel tipo di prodotto è destinato. Non dimentichiamo, poi, un elemento di fondo, ossia che le Case hanno la necessità di contenere le emissioni di anidride carbonica dell'immatricolato. Insomma", conclude, "il fenomeno è complesso e non può essere ridotto a una mera supplenza di km zero". Infine, il 2026: "Il noleggio, a breve e a lungo termine, potrà crescere ancora un po', comunque, attestarsi stabilmente attorno al 30%. In generale, non vedo segnali di recupero per il mercato dell'auto nel prossimo anno".

F&B

UN GIORNO INSIEME (PER CAPIRE MEGLIO)

Raffaele Bonmezzadri - foto di Massimiliano Serra

Nell'ottava edizione del nostro appuntamento annuale, i fleet manager hanno potuto confrontarsi con l'industria del settore. E, grazie a un gruppo di esperti, trovare le chiavi interpretative dei fenomeni geopolitici, di mercato e fiscali che impattano sul loro lavoro



L'edizione 2025
del Quattroruote
Fleet&Business Day
s'è svolta il 24
settembre alle
Cantine Bellavista
di Erbusco (BS),
in Franciacorta: uno
scenario suggestivo
per l'esposizione
delle auto dedicate
alle flotte aziendali



L'attività di un fleet manager non è fatta solo di gestione degli asset e delle funzioni di mobilità aziendali. Per interpretarla al meglio secondo criteri di efficienza e sostenibilità, un professionista del settore deve aggiornarsi constantemente sul fronte tecnologico, così come su quelli legislativo e tributario. Anche a questo servono le iniziative come il Quattroruote Fleet&Business Day, la giornata diventata ormai un appuntamento fisso dell'autunno e che quest'anno, il 24 settembre scorso, è arrivata all'ottava edizione. Mettere a contatto i fleet manager, permettere loro di scambiarsi esperienze e incontrare i partner che propongono prodotti e servizi dedicati a persone e veicoli, a cominciare ovviamente dai test drive delle auto, è il prerequisito di un'attività di questo tipo. E arricchire il programma con incontri che consentano di osservare le dinamiche del settore da una prospettiva più ampia, con il contributo di esperti di diverse discipline, è la formula ormai consolidata del successo del Fleet&Business Day, che quest'anno si è tenuto presso le Cantine Bellavista di Erbusco, tra le colline della Franciacorta (Brescia). L'attualità ha moltiplicato i temi che i fleet manager ci hanno chiesto di approfondire e che abbiamo riunito sotto il titolo "Reload", in relazione alla necessità per tutti di "ricaricare" le proprie conoscenze di fronte ai cambi di paradigma che stanno interessando il settore. Gli spunti principali sono venuti da una transizione tecnologica che sembra ancora, almeno in parte, da scrivere. Ma anche dalle risposte non sempre lineari delle case automobilistiche a questa



Alcuni momenti di "Reload", l'incontro di approfondimento organizzato dalla redazione. Qui sopra, da sinistra (seduti), Alberto Viano (Anlasa), Giampiero Guarnerio (Rödl & Partner) e Stefano Sirocchi dello studio omonimo

■ situazione e dai nuovi rapporti di forza che si sono instaurati fra i tre principali distretti dell'automotive, ossia l'Europa, il Nord America e la Cina; nonché dalla reazione del mercato a questi fattori. E, non meno rilevante per l'immediatezza degli effetti, da una revisione delle norme fiscali nazionali che ha indotto ulteriore incertezza nelle scelte delle aziende riguardo alle car list. "A dodici mesi dall'edizione 2024 del Fleet&Business Day, i punti di riferimento che parevano stabili sono stati messi in discussione", ha rilevato il nostro direttore, Gian Luca Pellegrini, apendo il programma della giornata. Fringe benefit, incentivi, diffusione dei marchi cinesi, probabile accelerazione dell'adozione dell'elettrico da parte delle aziende imposta dall'Unione Europea sono ingredienti in grado di incidere sulla salute complessiva del mercato dell'auto. "In questo contesto", ha concluso Pellegrini, "il compito delle flotte resta quello di sempre: garantire mobilità alle aziende, contenere i costi, gestire il rischio. Ma oggi si complica, perché le variabili non sono soltanto economiche, ma anche politiche, geopolitiche e industriali".

Osservate speciali

Proprio dal tema geopolitico è partita l'analisi proposta dal primo degli incontri di approfondimento moderati dalla redazione di Fleet&Business, il cui titolo, "Osservate speciali", fa riferimento all'attenzione delle istituzioni europee per il mer-



cato dell'auto e per il canale delle flotte in particolare; un'attenzione quasi ossessiva, che rischia di distrarre Bruxelles dalle mosse degli altri grandi attori planetari, gli Stati Uniti e la Cina. "Da un mercato globale stiamo passando a tre aree (Europa, Cina e Stati Uniti) con percorsi, dinamiche regolatorie e tendenze di prezzo differenti", ha segnalato Vittoria Ferraris, managing director & sector lead automotive Emea presso S&P Global Ratings. In questa situazione, i dazi americani minacciano di drenare risorse pari all'ammontare delle spese sostenute dall'industria europea ogni anno per attività di ricerca e sviluppo. Intanto, nuovi costruttori si affermano sul mercato. Le Case cinesi dimostrano di aver interpretato al meglio questa fase e stanno diventando protagoniste del canale del noleggio a lungo termine, cavalcando il momento fiscalmente favorevole alle vetture ibride plug-in ed elettriche. Eloquenti i dati riportati da Carlo Siviero, data factory & market analysis director di Quattroruote Professional. Nella prima categoria hanno raggiunto una quota del 19,3%, quattro volte rispetto al valore medio del mercato, nella seconda si avvicinano al 12%. Come si orientano i fleet manager di fronte a questa situazione lo ha spiegato Maurizio Capogrosso, presidente dell'Osservatorio Top Thousand, che riunisce i settanta gestori delle flotte più grandi d'Italia: "Ognuno di loro ha problematiche diverse; la maggior parte non ha ancora fatto una



Grande attenzione anche per gli interventi (da sinistra, nella foto in alto) di Vittoria Ferraris (S&P Global Ratings), Maurizio Capogrosso (Top Thousand) e Carlo Siviero (Quattroruote Professional)

■ scelta decisa e solo in pochi hanno già preferito intraprendere la strada dell'elettrico". Intanto, mentre alcune tendenze di mercato si fanno sempre più chiare nell'andamento delle alimentazioni, con il diesel – a lungo dominante nelle auto aziendali – ormai in pieno declino, la crescita delle ibride non ricaricabili e, in misura minore, delle già citate plug-in, sembra aver assunto caratteristiche strutturali, nonostante un impatto "soltanto parziale", come lo ha definito Siviero, della nuova normativa sui fringe benefit.

Tributi & promesse

Le conseguenze e le possibili correzioni della revisione della tassazione delle vetture concesse in uso promiscuo dalle aziende ai dipendenti sono state il te-

ma principale del secondo spazio di approfondimento, intitolato "Tributi e Promesse". La redazione ha rivolto la prima domanda ad Alberto Viano, presidente dell'Aniasa, l'organizzazione che rappresenta la filiera dell'auto pay-per-use, chiedendogli di fare il punto sull'intera questione. Viano ha ricordato le zavorre che da sempre caratterizzano la disciplina tributaria in materia di flotte, a cominciare dalla più volte sottolineata soglia di deducibilità dei costi dell'auto aziendale. L'associazione si aspetta che dall'anacronistico valore di 18.076 euro, prodotto della mera conversione dei vecchi 35 milioni di lire in vigore prima dell'introduzione della moneta unica, la soglia sia innalzata a 30 mila. Analogamente – ha proseguito Viano –, l'Iva ■



I costruttori hanno presentato i più recenti modelli candidati a entrare nelle car list aziendali. L'interesse verso le Suv di ogni segmento resta elevato (a destra, l'Alfa Romeo Junior; sopra, la BYD Seal U)

PRODOTTI E SERVIZI IN PRIMO PIANO

Come di consueto, al Fleet&Business Day hanno partecipato marchi di primo piano dell'industria e dei servizi alle aziende, con spazi espositivi e una folta presenza di modelli pensati per le car list. Sono numerosi i fleet manager che hanno guidato queste auto, in alcuni casi in anteprima esclusiva, sulle strade della Franciacorta, attorno alla tenuta delle Cantine Bellavista, sede dell'iniziativa. Anche i responsabili delle aziende sono stati invitati a portare il loro contributo alla discussione sui temi del settore: trovate il video riepilogativo della giornata e quelli delle interviste a questi manager sul sito dedicato fleet-businessday.quattroruote.it. Complessivamente, hanno presenziato 23 brand, a partire da svariati marchi automobilistici: Alfa Romeo, Leapmotor e Opel, tutti presenti nella squadra di Stellantis Fleet & Business Solutions, e poi BYD, Dacia, Hyundai, Mazda, MG, Nissan, Omoda-Jaecoo, Tesla, Volkswagen e Volvo. Ayvens, Drivalia, Scai Fleet e UnipolRental hanno presentato i loro servizi di mobilità e noleggio a lungo termine, Edison Next, Electrip e Q8 le diverse soluzioni per le forniture di energia e le attività connesse, LoJack la sua proposta di servizi tecnologici per la sicurezza delle flotte.





Alcuni momenti della giornata alle Cantine Bellavista di Erbusco (BS), che hanno ospitato i convegni, l'area espositiva interna ed esterna e la base di partenza per i test delle auto a disposizione dei fleet manager

■ dovrebbe essere armonizzata in tutta Europa. "L'Italia sconta una detraibilità limitata al 40%, che dovrebbe quanto meno essere adeguata", ha concluso, aggiungendo peraltro di non aspettarsi che questo accada a breve termine. Quello appena descritto non è il solo aspetto controverso nei rapporti fra le company car e il fisco. Giampiero Guarnerio, partner di Rödl, multinazionale della consulenza, ha definito "incostituzionale" la deducibilità al 70% dell'auto aziendale e sottolineato la macroscopica ingiustizia dei rimborsi al dipendente delle ricariche domestiche delle vetture plug-in ed elettriche, considerate reddito dall'Agenzia delle entrate. Sulla stessa lunghezza d'onda, Stefano Sirocchi, dottore commercialista e socio di Sirocchi Spa, ha ricordato come in passato le soglie di deducibilità fossero più generose, tanto per le aziende quanto per i dipendenti. Riguardo poi alle nuove aliquote sui fringe benefit introdotte dalla legge di Bilancio 2025 – definite da Vianello "una misura grossolana" –, Sirocchi ha riproposto l'ipotesi di una correzione dei coefficienti che eviti l'enorme scalone ora presente fra il 20% delle plug-in e il 50% attribuito alle full hybrid, che sono state così di fatto parificate alle termiche più inquinanti. La maggioranza dei fleet manager presenti ha comunque confermato – attraverso un sondaggio istantaneo – di aver già orientato le attuali car list verso una più decisa elettrificazione.

F&B

