

Proposta di politica fiscale per supportare le imprese nel processo di decarbonizzazione delle proprie flotte

Con il presente documento **ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE** intendono sottoporre all'attenzione del decisore politico una **proposta di riforma della fiscalità dell'auto aziendale, finalizzata a sostenere lo sviluppo della mobilità a zero e basse emissioni** nel nostro Paese e **la diffusione delle tecnologie elettrificate nelle flotte aziendali**.

La proposta si inserisce nell'attuale dibattito normativo europeo di decarbonizzazione delle flotte aziendali, infatti, la proposta di Regolamento sui *Clean Corporate Vehicles* prevede target nazionali per l'incremento della quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni aziendali delle grandi imprese a partire dal 2030, rendendo l'adeguamento del regime fiscale non più una scelta discrezionale, bensì una condizione abilitante per il rispetto degli obblighi che si profileranno. È importante, pertanto, avviare in Italia una riforma che vada nell'ottica di un'implementazione normativa virtuosa che agevoli le aziende nell'acquisto di vetture elettrificate, ad oggi ancora poco diffuse nell'ambito aziendale italiano.

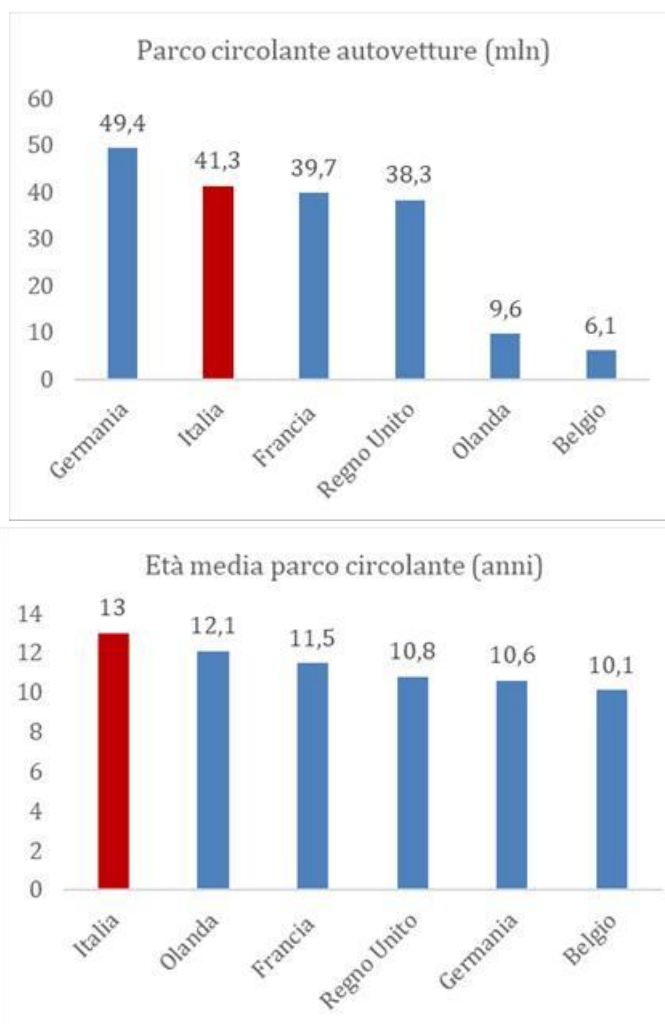
La proposta si articola su due direttrici. Da un lato, si propone di **incrementare la percentuale di deducibilità fiscale delle autovetture** (BEV e PHEV), indipendentemente dalla modalità di acquisizione (acquisto, locazione finanziaria o noleggio), al fine di avvicinare, almeno per le tecnologie elettrificate, la legislazione fiscale nazionale sull'acquisto delle autovetture da parte delle imprese, a quanto avviene nei principali Paesi europei. Dall'altro, si propone di **equiparare, ai fini fiscali, il rimborso del costo dell'energia elettrica sostenuto dai lavoratori dipendenti per la ricarica domestica dei veicoli aziendali alle spese per il rifornimento di carburante e per la ricarica pubblica**, eliminando l'attuale disparità di trattamento.

In attesa di una **revisione complessiva della fiscalità delle auto aziendali** – attesa da decenni – la proposta delle scriventi associazioni rappresenta un necessario stimolo all'acquisto di veicoli a zero e basse emissioni per tutte le imprese italiane dotate di una flotta ad uso strumentale e/o che concordano, come benefit aziendale non monetario, una vettura in uso promiscuo ai propri dipendenti.

Arretratezza della penetrazione dell'auto aziendale: scenario e cause

Il confronto con i principali mercati europei mette in luce come l'elettrificazione delle flotte aziendali sia il principale **volano della diffusione dei veicoli a 0 e bassa emissione**.

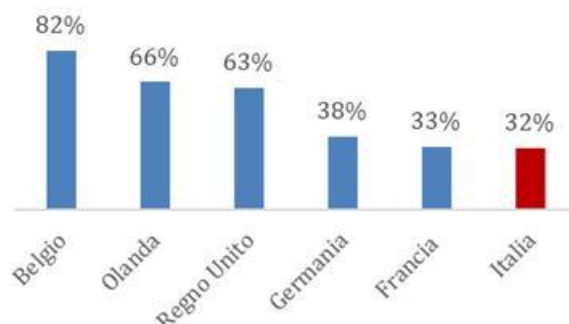
L'Italia ha il **secondo parco circolante più esteso d'Europa (41,3 mln di autovetture)** ma anche il **più vecchio tra i 4 maggiori mercati**: età media 13 anni, contro 10-11 anni di Germania, Francia e Regno Unito. Il **42% del parco italiano è ancora Euro 4 o inferiori**, con emissioni inquinanti e climalteranti molto superiori alle Euro 6 e assenza pressoché totale di dotazioni di sistemi di sicurezza avanzati. Il rinnovo del parco circolante è, pertanto, la leva diretta per la riduzione delle emissioni complessive e di aumento della sicurezza stradale.



Il dato più rilevante dell'analisi non è la quota dei veicoli a 0 e bassa emissione sul mercato totale, ma **il peso del canale corporate sul totale delle immatricolate**, ovvero quale percentuale delle nuove auto elettrificate vendute in un Paese viene assorbita dal canale aziendale e quale invece da quello privato. È questo il dato che misura l'impatto strutturale del canale corporate sul rinnovo del parco circolante: le immatricolazioni corporate rappresentano già **circa il 60% delle nuove autovetture nell'UE, mentre in Italia tale dato si ferma poco sotto il 30%**.

Se analizziamo, ad esempio, la **quota corporate sul totale delle BEV immatricolate nei principali mercati europei**, denotiamo una media intorno al **49% nel 2025**, trainata dall'aggiornamento delle car policy aziendali e da incentivi fiscali dedicati. In **Belgio, Paesi Bassi e Regno Unito** tale quota è superiore al 60%, evidenziando un divario molto marcato tra il dinamismo del canale corporate e quello dei privati. In **Francia** tale divario è meno marcato per via del successo del *social leasing*, che sta portando un numero significativo di privati all'acquisto del BEV. **L'Italia chiude la classifica** con un corporate fermo intorno al **32%**.

Quota "Corporate" sul totale BEV (%)



Un'evidenza che mostra come, a differenza degli altri grandi mercati europei, in Italia **il canale aziendale non eserciti alcun effetto-traino sul mercato totale**, né sull'adozione di veicoli a 0 e basse emissioni.

Guardando alla penetrazione assoluta nel 2025 dei BEV e PHEV all'interno del canale *corporate*, **in Italia le auto rappresentano rispettivamente il 7% e il 12% delle nuove immatricolazioni**. Si tratta di un valore sostanzialmente in linea con la quota sul mercato totale per le BEV (6%), mentre le PHEV registrano un effetto positivo rispetto alla quota di mercato che le vede attestarsi sul 6% per l'effetto trainante dovuto principalmente alla nuova normativa sui fringe benefit.

Il confronto con i principali mercati europei restituisce un quadro inequivocabile. Paesi come Belgio, Germania, Francia, Regno Unito, Paesi Bassi e Spagna hanno costruito, con approcci differenti, sistemi fiscali che premiano strutturalmente i veicoli a zero e basse emissioni nelle flotte aziendali: ampie deducibilità, aliquote sui fringe benefit sensibilmente ridotte, esenzioni e misure dedicate al sostegno della ricarica aziendale e domestica. **L'Italia**, pur avendo introdotto nel 2025 un regime di fringe benefit più favorevole per i BEV e PHEV aziendali, **non prevede alcuna forma di deduzione differenziata per i veicoli a zero e basse emissioni né misure a sostegno della ricarica**: il risultato è che le imprese italiane affrontano il processo di elettrificazione delle proprie flotte con un carico fiscale comparativamente più elevato, a parità di investimento, rispetto ai principali competitor europei. È da questa asimmetria che muovono le proposte illustrate nei paragrafi successivi. Bisogna poi considerare che le flotte aziendali, soprattutto per i veicoli elettrificati, costituiscono il principale canale di alimentazione del mercato di seconda mano, garantendo così lo svecchiamento del parco, che nel caso di quello italiano sconta una vetustà superiore rispetto a quello dei principali paesi europei. La proposta contribuisce quindi ad alimentare il canale del second hand avendo ripercussioni positive anche in termini di penetrazione di veicoli a zero e basse emissioni e di sicurezza stradale, data la sostituzione con veicoli più nuovi.

Le proposte

1. Revisione della deducibilità delle flotte aziendali a zero e basse emissioni

Le scriventi Associazioni hanno quindi lavorato ad una proposta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali che possa raggiungere il duplice obiettivo: determinare un risparmio per le imprese capace di stimolare il mercato delle flotte, mantenendo comunque i costi della misura sostenibili per lo Stato.

La proposta – intervenendo unicamente sulle auto ricaricabili elettrificate - prevede di innalzare le attuali percentuali di deducibilità sia delle auto in pool, incluse quelle utilizzate dalle partite IVA, oggi al 20%, che delle auto ad uso promiscuo, la cui percentuale attuale è del 70% diversificando il beneficio tra auto puramente elettriche (BEV – 0 g/km CO₂) ed auto ibride Plug-in (PHEV), differenziando queste ultime per fasce emmissive (1 - 90 g/km CO₂ e >90 g/km CO₂). La scelta di una variazione % differenziata per tecnologie risponde alla volontà di **garantire un supporto maggiore per gli acquisti/noleggi di autovetture BEV, in particolare nel canale “uso promiscuo”, dove i PHEV stanno già godendo di un impatto positivo della nuova tassazione sul fringe benefit dei dipendenti.**

PROPOSTA INTERASSOCIATIVA REVISIONE DEDUCIBILITA'				
	POOL + p.IVA		PROMISCO	
	Oggi	Proposta	Oggi	Proposta
Massimale valore veicolo	- Acquisto 18.075 € - Noleggio 3.615 €	- Acquisto 26.000 € - Noleggio 5.200 €	-	-
BEV	20%	60%	70%	90%
PHEV 1 - 90 gCO₂/km	20%	40%	70%	77%
PHEV >90 gCO₂/km	20%	30%	70%	73%
Δ incentivo medio BEV	–	2.800 €		1.300 €
Δ incentivo medio PHEV 1 - 90 gCO₂/km	–	1.550 €		550 €
Δ incentivo medio PHEV >90 gCO₂/km		1.000 €		250 €
IMPATTI ECONOMICI DELLA PROPOSTA				
Investimento tot (2027-2029)	515 M€			
Veicoli impattati	400.000 veicoli			

La misura sperimentale con un orizzonte temporale triennale (2027-2029) si basa sul seguente scenario previsionale di mercato:

- crescita delle quote di immatricolazione BEV + PHEV all'interno del mercato corporate pari circa al 65% medio nei tre anni, con il raggiungimento di una quota di oltre il 30% nel 2029 rispetto all'attuale 19%;
- crescita dell'adozione di tecnologia a 0 o basse emissioni per le p.iva, ditte individuali e veicoli in pool.

La misura è calcolata considerando la differenza di entrate fiscali, dovuta alla differenza di % di deducibilità, considerando le proposte di costo massimo fiscalmente riconosciuto per gli utilizzi aziendali e di professionisti. Per i dipendenti con auto ad uso promiscuo è stato utilizzato un prezzo medio di vendita e noleggio delle auto BEV e PHEV immatricolate nel 2025.

In sintesi, **con l'adozione della proposta, si prevede uno spostamento degli acquisti/noleggi aziendali verso tecnologie elettrificate con impatti generali di mercato che stimano un aumento delle immatricolazioni di circa il 65 % BEV e PHEV nel triennio rispetto allo scenario attuale. La proposta porterebbe, quindi, il totale delle vetture impattate dalla misura a zero e basse emissioni nel settore corporate a poco più di 400.000 entro il 2029.**

I costi sono stimati in circa 515 milioni di euro di mancate entrate fiscali che si suddividono nei quattro anni successivi di ammortamento per gli acquisti/locazione finanziaria e sui tre/quattro anni per i contratti di noleggio a lungo termine.

La misura, determinando uno spostamento delle tecnologie verso BEV e PHEV, produrrà un extragetto Iva per le casse dello Stato, in considerazione del maggior costo di acquisto di tali veicoli.

2.Reddito da lavoro dipendente

La normativa sulla fiscalità delle auto aziendali ad uso promiscuo e dei rifornimenti/ricariche delle stesse presenta una disparità di trattamento fiscale tra lavoratori dipendenti che usano auto endotermiche e quelli che usano auto elettriche con ricarica in contesti diversi dalla ricarica ad accesso pubblico. In particolare, mentre il rifornimento di carburante per i veicoli tradizionali e le ricariche pubbliche/aziendali per l'utilizzo aziendale sono sostenute direttamente dal datore di lavoro e non generano reddito imponibile per il dipendente, **le ricariche effettuate dal lavoratore dipendente in ambito privato, anche se per utilizzo aziendale, concorre alla formazione del reddito da lavoro.**

Tale impostazione, confermata dall'Agenzia delle Entrate (risposta ad interpello n. 421 del 24.8.2023 relativo all'articolo 51, comma 1, DPR n.917/1986), determina una disomogeneità di trattamento fiscale per i dipendenti che hanno l'infrastruttura privata, che si vedono costretti a dover necessariamente ricaricare presso le stazioni pubbliche e non a casa per poter fruire del rimborso aziendale.

Questa impostazione, inoltre, comporta una **doppia tassazione** in capo al dipendente, il quale, oltre a versare l'imposta forfettariamente definita con il calcolo del costo del fringe benefit determinato

annualmente dall'ACI, sarebbe tenuto a versare una ulteriore imposta sull'acquisto di energia elettrica, il cui costo è già incluso nel forfait.

Per ovviare a tale criticità, si propone un'equiparazione fiscale in capo ai lavoratori dipendenti del rimborso del costo dell'energia per le ricariche dei veicoli elettrici alle spese per i rifornimenti di carburante (sostenute dal datore di lavoro) attraverso una **modifica dell'art. 51 del TUIR includendo la voce di spesa per l'acquisto di energia dedicata alla ricarica elettrica per veicoli tra le somme che non concorrono a costituire il reddito da lavoro dipendente.**

Al fine di evidenziare gli effetti dell'attuale disciplina fiscale applicata ai rimborsi per l'alimentazione dei veicoli aziendali, è stato elaborato un confronto tra un veicolo tradizionale alimentato a gasolio, un veicolo elettrico a batteria (BEV) e un veicolo ibrido plug-in (PHEV), assumendo una percorrenza annua di 15.000 km, corrispondente a quella convenzionalmente considerata ai fini della determinazione del fringe benefit. Lo scenario ipotizza, per i veicoli elettrificati, una ripartizione delle ricariche pari all'80% in ambito privato e al 20% presso infrastrutture pubbliche in corrente alternata (AC). La tabella seguente mette a confronto i costi di alimentazione e il relativo trattamento fiscale, evidenziando come l'attuale normativa determini un diverso trattamento tra veicoli tradizionali ed elettrificati ricaricati pubblicamente, rispetto a quelli ricaricati domesticamente, pur a fronte di un utilizzo aziendale analogo.

	Diesel	BEV	PHEV
Percorrenza annua considerata	15.000 km	15.000 km	15.000 km (7.000 km elettrico + 8.000 km termico)
Consumo medio	20 km/l	6 km/kWh	10 km/kWh (elettrico) + 20 km/l (termico)
Costo medio ricarica domestica	-	658 €	184 €
Costo medio ricarica pubblica	-	155 €	25 €
Costo medio rifornimento carburante	1.231 €		656 €
Spesa soggetta a tassazione	0 €	658 €	184 €
Spesa non soggetta a tassazione	1.231 €	155 €	25 €
Tassazione stimata	0 €	212 €	60 €

L'esclusione dai redditi imponibili per i rimborsi imputabili alla ricarica in ambito privato avrebbe un impatto minimo, che in una condizione media di utilizzo dell'auto aziendale ad uso promiscuo potrebbe arrivare a circa 212 € per vettura nel caso dei veicoli elettrici e 60 € nel caso di quelli Plug-in Hybrid.

Considerando un parco circolante di auto aziendali full Electric e Plug-in ad uso promiscuo pari a circa, come riportato dai principali studi, 25.000 che hanno oggi accesso alla ricarica domestica e ipotizzando un comportamento di ricarica come sopra riportato si stimano meno di 2,5 milioni di euro di mancate entrate per le casse dello Stato.

REVISIONE DELLA FISCALITÀ DELLE AUTO AZIENDALI

PER ACCELERARE LA DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE

Due interventi mirati, sostenibili per lo Stato e ad alto impatto per imprese, ambiente e collettività. Per allineare l'Italia ai principali Paesi europei e accompagnare le imprese verso gli obiettivi europei di decarbonizzazione delle flotte aziendali.

PERCHÉ INTERVENIRE?

- Fiscalità meno competitiva rispetto ai principali Paesi UE
- Flotte aziendali poco elettrificate: l'Italia è in ritardo
- Parco circolante tra i più anziani d'Europa (età media: 13 anni)

CANALE CORPORATE: L'ITALIA INDIETRO RISPETTO ALLA MEDIA UE

Quota di immatricolazioni di nuove autovetture attribuite al canale corporate



MEDIA UE

60%

delle nuove autovetture è immatricolato dal canale corporate



ITALIA

<30%

delle nuove autovetture è immatricolato dal canale corporate

La minore incidenza del canale corporate in Italia contribuisce anche alla bassa penetrazione di BEV e PHEV sul totale del mercato.

1 INCENTIVARE GLI INVESTIMENTI DELLE IMPRESE

Incrementare la deducibilità fiscale delle autovetture BEV e PHEV

TIPOLOGIA VEICOLO	🚗 AUTO IN POOL + p.IVA		👤 AUTO AD USO PROMISCUO	
	OGGI	PROPOSTA	OGGI	PROPOSTA
BEV (0 g/km CO ₂)	20%	60%	70%	90%
PHEV (1-90 g CO ₂ /km)	20%	40%	70%	77%
PHEV (>90 g CO ₂ /km)	20%	30%	70%	73%
MASSIMALI FISCALMENTE RICONOSCIUTI (per utilizzi aziendali e professionali)	ACQUISTO	Oggi 18.075 € + p.IVA	→	Proposta 26.000 € + p.IVA
	NOLEGGIO	Oggi 3.615 € + p.IVA	→	Proposta 5.200 € + p.IVA
INVESTIMENTO STIMATO (2027-2029) 515 milioni €		IMPATTO STIMATO DELLA PROPOSTA VEICOLI COINVOLTI ENTRO IL 2029 400.000 veicoli		EFFETTO ATTESO spostamento degli acquisti/noleggi aziendali con incremento del 65% delle immatricolazioni BEV e PHEV

2 ELIMINARE UNA DISPARITÀ FISCALE

Stessa energia, diverso trattamento: oggi la ricarica domestica è l'unica ad essere tassata.

	→	RIFORNIMENTO CARBURANTE (carta carburante aziendale)	→	NESSUNA TASSAZIONE per il dipendente
	→	RICARICA PUBBLICA O AZIENDALE (carta ricarica aziendale)	→	NESSUNA TASSAZIONE per il dipendente
	→	RICARICA DOMESTICA RIMBORSATA PER FINI AZIENDALI (ricarica presso abitazione del dipendente)	→	TASSATA COME REDDITO DA LAVORO DIPENDENTE



DOPPIA TASSAZIONE

Concorre alla formazione del reddito imponibile, la ricarica domestica subisce una doppia tassazione:
• già inclusa forfettariamente nel fringe benefit calcolato dall'ACI ed è tassata nuovamente come rimborso spese.



LA PROPOSTA

Equiparare il rimborso della ricarica domestica per fini aziendali ai rifornimenti di carburante e alle ricariche pubbliche, escludendolo dal reddito di lavoro dipendente mediante modifica dell'art. 51 del TUIR.



RINNOVO DEL PARCO CIRCOLANTE

Veicoli più nuovi, meno inquinanti e più sicuri



DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE AZIENDALI

Contributo concreto agli obiettivi climatici nazionali ed europei



COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE

Minori costi fiscali, più investimenti, più innovazione



SVILUPPO DEL MERCATO DELL'USATO RECENTE

Le flotte alimentano il mercato secondario anno favorendo il rinnovo del parco



ALLINEAMENTO ALL'EUROPA

L'Italia al passo con i principali Paesi UE e con il quadro normativo europeo (Clean Corporate Vehicles)



UNA RIFORMA FISCALE MIRATA PER ACCOMPAGNARE LA DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE AZIENDALI, SOSTENERE LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE E PREPARARE L'ITALIA AGLI OBIETTIVI EUROPEI.