

AUTO AZIENDALI: UN SAPIENTE RITORNO AL PASSATO (CON UNO SGUARDO SUL FUTURO)

• DI **ANDREA ASNAGHI** CONSULENTE DEL LAVORO IN PADERNO DUGNANO (MI) •

È indubbio che il tema dell'*automotive* in Italia sia parecchio sentito, non fosse altro perché il parco macchine in Italia è stimato superare i 40 milioni di autovetture e il settore è stato per anni trainante nell'industria italiana.

L'argomento si intreccia in maniera considerevole con quello ambientale; non v'è dubbio che un ammodernamento e un'evoluzione dei modelli in circolazione potrebbe contribuire alla riduzione dei fenomeni di inquinamento, soprattutto nelle grandi città dove fra ZTL e divieti di circolazione il problema, specie nelle stagioni invernali, è molto sentito.

In tutto ciò, il legislatore italiano interviene spesso con la delicatezza di un rinoceronte in cristalleria e con la lucidità di un turista arrivato al decimo giro di birra all'Okttoberfest. In senso ironico lo abbiamo già evidenziato su questa Rivista¹, ma raccogliamo la sfida di proporre soluzioni più ragionevoli ed equilibrate di quelle viste finora, stabilendo anche alcuni concetti chiave di indirizzo futuro (qualora ci ascoltassero).

a) Il ritorno alla forfettizzazione unica dell'auto ad uso promiscuo.

In passato l'auto assegnata promiscuamente (per lavoro e per uso personale) al lavoratore era tassata individuando un valore convenzionale annuo, con un calcolo del costo chilometrico (fissato all'inizio dell'anno da un decreto ministeriale) sulla base di un'aliquota (la

chiameremo ali-quota di forfettizzazione) fissata nel 30% di 15.000 km annui a tabella ACI.

Lo scopo e la valenza di tale calcolo convenzionale era quello di fissare un parametro certo per la tassazione dell'uso personale in capo a un dipendente.

Il problema della tutela dell'ambiente venne via via affrontato modificando tale percentuale in funzione del grado di inquinamento dell'auto dapprima con riferimento alla CO₂ emessa dall'auto e, dal 2025, con il tipo di alimentazione. Senza ripercorre la panoramica normativa, tali percentuali variano da un 10% (auto elettriche) a un 60% (auto ad alto tasso di emissione CO₂ assegnate entro il 31.12.2024). Detto in soldoni, il valore della tassazione si flette dalla percentuale forfettaria inizialmente considerata riducendosi in un caso del 66% e, sul versante opposto, arrivando fino ad un aumento del 100% di tale percentuale. Ma tale sperequazione, che incide principalmente sul lavoratore dipendente assegnatario dell'auto, non appare corretta verso di esso.

In fondo, si tratta di valutare per il dipendente il valore virtuale dell'auto assegnata anche ad uso personale; tale valore non cambia - evidentemente - a seconda del grado di inquinamento, al massimo secondo il valore dell'autovettura. Tale assegnazione, inoltre, dipende in prima battuta da un'iniziativa aziendale, in ►



E non è necessario perdersi in astruse strategie, tu lo sai, può ancora vincere chi ha il coraggio delle idee.

(R. Zero, "Il coraggio delle idee")

1. Sintesi, luglio 2025: "[La balilla \(o dell'infelice tassazione 2025 delle auto aziendali\)](#)" a cui rimandiamo per dettagli tecnici che qui consideriamo acquisiti.

genere con scarso o nullo potere da parte del lavoratore (ma su questo torneremo). Infine, il legislatore dimentica l'armonizzazione fisco-previdenziale delle basi imponibili, risultando con un curioso effetto *boomerang* che all'assegnazione dell'auto "virtuosa" corrisponde un minor versamento contributivo e previdenziale a favore del lavoratore (e viceversa, l'auto inquinante avrebbe la premialità di un maggior versamento).

Si sta assistendo, in buona sostanza, ad una norma disequilibrata: per questo pensiamo che il valore virtuale dell'auto nei confronti del lavoratore debba essere determinato con una forfettizzazione equa e uniforme per ogni tipo di auto, sulla falsariga di quella originaria.

b) L'abbandono del valore normale del bene.

Nel pasticcio di concetti individuati dal legislatore, le auto che in virtù di un'assegnazione ad uso promiscuo non rientrano nei parametri vecchi o nuovi individuati dal legislatore (che non coprono tutte le auto, anzi ...) nelle intenzioni del legislatore vanno tassate a valore normale. Un calcolo quasi impossibile e irto di insidie (per il contribuente ma anche per la P. A.) che proprio con la forfettizzazione un legislatore accorto del passato aveva voluto evitare. Il valore normale, infatti, dovrebbe prendere in considerazione (ad esempio) il numero di chilometri percorsi nell'anno, distinguendo fra quelli ad uso privato e quelli ad uso personale: una registrazione decisamente onerosa e ad alto rischio di contenzioso di cui non si comprende il fine, se non quello che lo Stato raggranelli i soliti "quattro spicci" (ma più facilmente potrebbe anche perderli!).

Il valore convenzionale uniforme deve essere applicato a qualsiasi auto concessa ad uso promiscuo.

c) Il concetto di legittimo affidamento e un'intelligente transitorietà delle disposizioni.

Il legislatore è scarsamente sensibile all'effetto che le disposizioni in argomento possono avere sul fronte delle scelte aziendali e delle loro

ricadute immediate.

Un semplice esempio basterà a chiarire il concetto. Un'azienda che fidandosi dei precedenti criteri di tassazione abbia acquistato un'autovettura destinata a un dipendente alimentata a gasolio o a benzina ma con un ridotto effetti inquinante, si trova - per un normale *turn over* - a dover assegnare dal luglio 2025 ad un nuovo dipendente l'autovettura. In tal caso passerebbe ad una tassazione raddoppiata (aliquota di forfettizzazione dal 25% al 50%); e ciò in forza di una scelta che solo qualche mese prima era stata considerata virtuosa (!).

Un tale modo di disporre non sembra per nulla in linea con prospettive (indispensabili per qualsiasi sistema economico sensato) di programmazione sviluppate nel tempo.

Ecco perché l'unico criterio valido da tener presente ai fini di un cambio di tassazione dovrebbe essere quello della sola data di acquisto-immatricolazione (o, in caso di noleggio, della presa in carico del bene da parte dell'azienda) con un'ampiezza temporale almeno triennale (il tempo medio di un noleggio a lungo termine o di sostituzione di un'autovettura).

In pratica, se un'azienda ha acquistato un'auto nel 2023, fino almeno al 2026 le regole fiscali di quell'auto (lato azienda e lato dipendente) non devono variare. Un triennio sembra un dato minimo per scelte che possono riguardare un parco auto aziendale (e anche per stabilire, da lì in poi, incentivi e disincentivi). La variazione quasi immediata, come quella a cui abbiamo assistito nel 2025 (con qualche "transitorietà di facciata" che però non ha risolto in radice i tantissimi problemi sollevati) penalizza le aziende. Lo Stato che giustamente pretende sempre più dalle aziende (anche le micro) l'applicazione di concetti di organizzazione, programmazione, adeguati assetti etc. etc. non può per primo ribaltare le carte in tavola modificando di botto (e con improvvisazione) scelte che richiedono logiche di programmazione pluriennale.

d) La tutela dell'ambiente: doverosa, ma ►

deve insistere su chi decide.

Com'è apparso chiaro fin qui, la scelta di un'autovettura da affidare è tipicamente decisione aziendale (sono solo gli estensori della circolare 10/E del 2025 e della risoluzione 46/E del 2020 che, con un ardito sofismo, sostengono il contrario).

Mantenendo inalterati i criteri di cui ai punti precedenti (valore solo convenzionale e uniforme, periodo transitorio adeguato) se si vuole incidere su scelte aziendali di veicoli meno inquinanti, ciò può essere fatto più semplicemente andando ad incidere sulle percentuali di detraibilità fiscale del bene e/o delle relative spese.

In tal modo, si lascia fuori da questa considerazione il dipendente. Qualcuno sicuramente spolvererà l'argomento (un po' populista) del megadirigente che pretende il macchinone di rappresentanza. Tuttavia, su tale auto (dal valore normalmente importante) la commisurazione del *benefit* tiene conto anche del valore di acquisto (o noleggio) e dei consumi; la "super scelta", pertanto, il dipendente già la paga. E la pagherà ancor di più l'azienda che a tale "coccola" eventualmente acconsente. Magari, se possiamo suggerire, potrebbe essere interessante invece verificare se per tutte le auto assegnate formalmente in uso promiscuo corrispondano mansioni per cui l'autovettura serva veramente anche come strumento di lavoro oppure non sia solo un puro *benefit* o una mera attribuzione di *status*.

e) Far uscire il valore dell'auto tassata dall'art. 51, co. 3 del TUIR.

Argomento spesso dibattuto, l'assegnazione dell'auto in uso promiscuo, ancorché valoriz-

zata fiscalmente per l'importo convenzionale (cioè il dipendente e l'azienda pagano tasse e contributi su quel valore) viene ad essere considerata un'attribuzione di beni/servizi di cui all'art. 51 comma 3 del TUIR. Non così se l'importo corrispondente è oggetto di rimborso all'azienda da parte del dipendente, previa fatturazione.

Ma questo non sembra corretto: una volta che su quel *benefit* un dipendente paga le tasse, questo smette di essere un regalo o una concessione aziendale da valutare, i conti con il fisco sono già stati regolati.

Detto in modo tecnico: la valorizzazione come bene in natura del *benefit* auto (e vale anche per gli altri *benefit* a valore convenzionale di cui al comma 4 dell'art. 51 TUIR), se viene tassata correttamente secondo le regole (di cui al comma 4 appunto) è esclusa dal *plafond* di cui al comma 3.

Viceversa, per il dipendente a cui l'auto è assegnata (una volta raggiunto il *plafond*) l'azienda sarebbe costretta a considerare imponibile il panettone/cesto natalizio o la cena aziendale. Vi pare giusto?

È il solito vecchio problema: si smarrisce lo scopo per cui le norme sono fatte, e ci si incista su disquisizioni teoriche che mal si attagliano a casi concreti e alla vita di tutti i giorni.

Ricordiamo come sempre che lo scopo di questa rubrica (ormai superato abbondantemente il settimo anno, ma senza alcuna crisi) è quello di proporre soluzioni ma soprattutto di sviluppare riflessioni sui temi proposti, con realismo e lungimiranza. Certo, se qualche volta "lassù" qualcuno, non dico ci amasse, ma almeno ci ascoltasse, non ci dispiacerebbe affatto.