Autoveicoli aziendali

Fiscalità, fringe benefit, mobilità e scelte di gestione

L'autoveicolo aziendale è contemporaneamente un bene strumentale, un costo operativo, uno strumento di welfare e remunerazione, un elemento della politica di mobilità, una scelta di finanziamento e, sempre più spesso, una componente della strategia ESG. Proprio questa sovrapposizione rende la disciplina particolarmente complessa: la medesima vettura può essere trattata in modo profondamente diverso ai fini delle imposte sui redditi, dell'IVA, dell'IRAP e della tassazione del dipendente a seconda del soggetto utilizzatore, della modalità di acquisizione, dell'effettivo impiego e delle condizioni contrattuali.

Il 2026 rappresenta inoltre un passaggio particolarmente rilevante. Il correttivo della riforma fiscale ha modificato la disciplina dei fringe benefit per le auto in uso promiscuo, introducendo la rilevanza dell'anzianità del veicolo e degli optional, mentre il nuovo Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con il DLgs. 19 giugno 2026 n. 117, entrerà in applicazione dal 1° gennaio 2027 ricollocando, senza stravolgerne la sostanza, le principali regole sui veicoli aziendali. Nel frattempo, la limitazione forfetaria al 40% della detrazione IVA per i veicoli non interamente utilizzati a fini professionali è stata autorizzata dall'Unione europea fino al 31 dicembre 2028.

Questo Fascicolo ricostruisce il sistema in una prospettiva integrata, distinguendo la disciplina applicabile alle imprese, ai dipendenti, agli amministratori, ai professionisti e agli agenti e rappresentanti, per poi affrontare le scelte di acquisto, leasing e noleggio, l'elettrificazione delle flotte e i principali presidi documentali. L'obiettivo non è individuare una soluzione fiscalmente 'migliore' in astratto, ma fornire un metodo per scegliere la configurazione più coerente con utilizzo reale, governance, politica retributiva, struttura finanziaria e organizzazione dell'impresa.

Aggiornato al 28.10.2026

Indice

Sommario

Executive Summary *4*

1. Perché l'auto aziendale è diventata una decisione strategica *5*

1.1 Un bene che attraversa fiscalità, HR, finanza e sostenibilità 5

1.2 Il 2026 come anno di transizione 6

2. La mappa normativa e la nozione fiscale di veicolo *6*

2.1 Il perimetro dell'art. 164 TUIR e del futuro art. 168 6

2.2 La strumentalità esclusiva è un requisito sostanziale 6

3. Imposte sui redditi: la disciplina delle imprese *7*

3.1 Quattro regimi di deducibilità 7

3.2 Acquisto e ammortamento 8

3.3 Leasing 8

3.4 Noleggio e locazione a lungo termine 8

3.5 Carburante, ricarica, manutenzione e interessi 8

3.6 Cessione del veicolo 9

4. IVA: una disciplina autonoma rispetto alle imposte sui redditi *9*

4.1 Il 40% come regola dell'uso non esclusivamente professionale 9

4.2 Quando la detrazione può arrivare al 100% 9

4.3 Auto ai dipendenti e corrispettivo specifico 10

4.4 Rivendita e base imponibile ridotta 10

5. IRAP: perché la percentuale IRES non va automaticamente replicata *10*

6. Auto in uso promiscuo ai dipendenti: il centro della riforma 2026 ..... *11*

6.1 L'uso promiscuo deve essere documentato 11

6.2 La regola generale dal 2026: 10%, 20% e 50% 11

6.3 Dal sesto anno il benefit aumenta del 50% 11

6.4 Optional e allestimenti: maggiorazione del 5% 12

6.5 Il regime transitorio continua a richiedere una ricostruzione cronologica 12

6.6 Ricarica elettrica: card pubblica e rimborso domestico non sono equivalenti 12

6.7 Deducibilità per l'impresa: 70% e assenza del tetto di costo 13

6.8 Uso esclusivamente aziendale e uso esclusivamente personale 13
7. Auto all'amministratore: la qualifica del rapporto cambia il risultato *13*
8. Professionisti: limite del 20% e vincolo sul numero dei veicoli *14*
9. Agenti e rappresentanti: il regime di favore *14*
10. Elettrificazione della flotta e mobilità aziendale *15*
10.1 La convenienza del veicolo elettrico non è soltanto energetica 15
10.2 TCO, infrastrutture e ricarica 15
10.3 E-bike e forme di mobilità alternative 15
11. Acquisto, leasing o noleggio: il confronto corretto *15*
12. Il framework Meta per la scelta della configurazione *16*
12.1 Matrice decisionale sintetica 16
13. Casi applicativi *17*
13.1 Auto aziendale ordinaria acquistata a € 40.000 17
13.2 Auto da € 50.000 concessa in uso promiscuo al dipendente 17
13.3 Veicolo elettrico assegnato per sei anni 18
13.4 Amministratore collaboratore con auto in uso promiscuo 18
14. Presidi documentali e rischi di controllo *18*
14.1 Il rischio dell'automatismo 19
15. Dal 2027 il nuovo TUIR cambia la numerazione, non il metodo *19*
16. Conclusioni: la car policy come sistema di governo *19*
Appendice A - Tabelle operative *20*
A.1 Limiti fiscali principali 2026 20
A.2 Fringe benefit auto 2026 20
A.3 Mappa articoli 2026-2027 21
Appendice B - Checklist di revisione della car policy *21*
Fonti e riferimenti *22*
Avvertenze e copyright *23*

Executive Summary

La disciplina degli autoveicoli aziendali non può essere letta attraverso una sola percentuale di deducibilità. Il punto di partenza è identificare correttamente il veicolo e la funzione che svolge, perché la normativa distingue tra mezzi esclusivamente strumentali all'attività propria dell'impresa, veicoli ordinariamente utilizzati nell'attività, auto attribuite ai dipendenti in uso promiscuo, mezzi concessi agli amministratori, veicoli dei professionisti e autovetture utilizzate da agenti e rappresentanti. Da questa qualificazione discendono regole differenti sul reddito d'impresa, sull'IVA, sull'IRAP e, quando il mezzo viene assegnato a una persona fisica, sulla formazione del reddito del beneficiario.

La regola da ricordare

Per le imprese, la deducibilità ai fini delle imposte sui redditi può passare dal 20% al 70%, all'80% o al 100%; ai fini IVA, il quadro ordinario è invece dominato dalla detrazione del 40% per l'uso non esclusivamente professionale e del 100% nei casi di utilizzo esclusivo, attività propria o agenti e rappresentanti. Le due discipline non sono sovrapponibili e devono essere verificate separatamente.

Configurazione	Imposte sui redditi	IVA - regola generale
Veicolo esclusivamente strumentale all'attività propria	100%, senza limite di costo per i veicoli rientranti nella lett. a)	100% se l'uso esclusivo è dimostrabile
Autovettura aziendale ordinaria	20%, con limite di costo fiscalmente riconosciuto di € 18.075,99	40% se non interamente utilizzata a fini professionali
Auto in uso promiscuo al dipendente per la maggior parte del periodo	70% dei costi, senza il tetto di € 18.075,99	Di regola 40% in assenza di corrispettivo specifico; possibili regole diverse se l'uso è oneroso
Agente o rappresentante di commercio	80%; limite auto € 25.822,84	Detrazione secondo le regole ordinarie, potenzialmente 100% se inerente
Professionista	20%; un veicolo per professionista e limite auto € 18.075,99	40% se uso non esclusivamente professionale

Per il 2026, il tema più innovativo riguarda le auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti. Il valore convenzionale del benefit è calcolato su una percorrenza di 15.000 chilometri e sulle tabelle ACI, applicando il 10% ai veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica, il 20% agli ibridi plug-in e il 50% agli altri veicoli. Il DLgs. 148/2026 ha aggiunto due correttivi rilevanti: dal sesto anno successivo alla prima immatricolazione il valore del benefit aumenta del 50% e, quando accessori o allestimenti non sono già considerati nelle tabelle ACI e non sono acquistati direttamente dal lavoratore, è prevista una maggiorazione forfetaria del 5%. Restano inoltre in vita regimi transitori per i veicoli concessi o ordinati entro le finestre previste dalla normativa precedente.

Dal punto di vista manageriale, la scelta non dovrebbe quindi essere ridotta al confronto tra acquisto, leasing e noleggio sulla sola base del costo fiscale. L'impresa deve costruire un costo totale di possesso che includa costo del capitale, durata di utilizzo, valore residuo, manutenzione, assicurazione, gestione della flotta, effetto sul fringe benefit e prevedibilità dei flussi. La crescente convenienza fiscale dei veicoli elettrici sul lato del dipendente non coincide necessariamente con una convenienza economica complessiva per l'impresa, ma rende la powertrain una variabile sempre più importante nella progettazione della car policy.

1. Perché l'auto aziendale è diventata una decisione strategica

1.1 Un bene che attraversa fiscalità, HR, finanza e sostenibilità

L'auto aziendale è uno dei pochi beni per i quali la decisione economica, la disciplina tributaria e la politica retributiva risultano così strettamente intrecciate. La società che acquista o prende a noleggio un veicolo non sostiene soltanto un costo di mobilità: può creare un fringe benefit, modificare la composizione del pacchetto retributivo, assumere un impegno pluriennale, incidere sul fabbisogno finanziario, influenzare la percezione del welfare aziendale e orientare la transizione verso una flotta a minori emissioni. Il veicolo è quindi un oggetto fiscale soltanto in apparenza; in realtà è una scelta organizzativa che deve essere gestita con un disegno coerente.

Questa complessità spiega perché le percentuali riportate nelle tabelle fiscali, pur essendo indispensabili, non siano sufficienti per decidere. Una stessa autovettura può essere deducibile al 20% se utilizzata genericamente dall'impresa, al 70% se concessa in uso promiscuo a un dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta, all'80% se impiegata da un agente di commercio e al 100% se ricorrono i rigorosi presupposti della strumentalità esclusiva all'attività propria. Sul versante IVA la mappa è diversa, perché il legislatore unionale e nazionale utilizza criteri autonomi e la detrazione può essere integralmente ammessa o limitata al 40% indipendentemente dalla percentuale rilevante per l'IRES o l'IRPEF.

1.2 Il 2026 come anno di transizione

Nel 2026 confluiscono tre fenomeni che rendono particolarmente opportuno rivedere le car policy aziendali. Il primo è l'entrata in vigore del correttivo 'Omnibus' di cui al DLgs. 7 agosto 2026 n. 148, che modifica la tassazione delle auto assegnate in uso promiscuo, rendendo esplicita la penalizzazione dei veicoli più datati e la rilevanza degli optional. Il secondo è l'approvazione del nuovo Testo unico delle imposte sui redditi di cui al DLgs. 19 giugno 2026 n. 117, applicabile dal 1° gennaio 2027, nel quale le regole oggi contenute nell'art. 164 del TUIR confluiscono nell'art. 168 e quelle sul fringe benefit auto nell'art. 53. Il terzo è la proroga, fino al 31 dicembre 2028, della decisione unionale che consente all'Italia di limitare al 40% la detrazione IVA sui veicoli non interamente utilizzati per finalità professionali.

2. La mappa normativa e la nozione fiscale di veicolo

2.1 Il perimetro dell'art. 164 TUIR e del futuro art. 168

Ai fini delle imposte sui redditi, il riferimento centrale per il 2026 resta l'art. 164 del DPR 917/1986, mentre dal 1° gennaio 2027 la medesima disciplina è ricollocata nell'art. 168 del DLgs. 117/2026. La norma non disciplina indistintamente qualsiasi mezzo di trasporto, ma richiama specifiche categorie - autovetture, autocaravan, ciclomotori e motocicli - e stabilisce limiti speciali di deducibilità per i costi relativi all'acquisto, al leasing, al noleggio, al carburante, alla manutenzione, alla custodia e, più in generale, ai componenti negativi connessi al veicolo.

Autocarri, autobus, trattori stradali, veicoli per trasporti specifici, mezzi d'opera e altre categorie non espressamente ricomprese nella disciplina limitativa non sono automaticamente 'autovetture fiscalmente privilegiate': per essi operano le regole generali del reddito d'impresa e soprattutto il principio di inerenza. In particolare, la qualificazione formale come autocarro non è una scorciatoia sufficiente se le caratteristiche del mezzo o l'effettivo utilizzo rivelano una funzione assimilabile al trasporto di persone; l'analisi deve sempre partire dalla categoria tecnica e proseguire con l'uso concreto.

2.2 La strumentalità esclusiva è un requisito sostanziale

La deduzione integrale prevista per i veicoli esclusivamente strumentali all'attività propria dell'impresa è interpretata in modo restrittivo. La prassi e la giurisprudenza richiedono, in sostanza, che il veicolo sia necessario allo svolgimento dell'attività tipica e non semplicemente utile o conveniente. Le autovetture di una società di autonoleggio o di una scuola guida costituiscono esempi intuitivi, mentre non è sufficiente che una società commerciale utilizzi l'auto per visitare i clienti o che un'impresa impieghi vetture per spostare il personale verso cantieri e sedi operative. La prova della funzione esclusivamente strumentale resta a carico del contribuente.

Attenzione alla documentazione

L'indispensabilità non dovrebbe essere affidata a una descrizione ex post. Regolamenti di flotta, assegnazioni nominative, registri di utilizzo, policy sul divieto di uso privato, localizzazione del mezzo e coerenza con l'attività possono diventare elementi rilevanti nella prova dell'effettiva strumentalità.

3. Imposte sui redditi: la disciplina delle imprese

3.1 Quattro regimi di deducibilità

Per le imprese, la disciplina può essere letta attraverso quattro principali regimi. I veicoli esclusivamente strumentali all'attività propria e quelli adibiti a uso pubblico possono beneficiare della deduzione integrale; le autovetture aziendali ordinarie sono normalmente soggette alla deducibilità del 20% entro specifici limiti di costo; i veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta sono deducibili al 70% senza il tetto di costo previsto per le auto ordinarie; gli agenti e rappresentanti di commercio godono di una deducibilità dell'80% e di un limite di costo più elevato.

Utilizzo	% deducibilità	Limite rilevante
Esclusivamente strumentale all'attività propria	100%	Nessun limite specifico di € 18.075,99
Uso pubblico	100%	Nessun limite specifico di € 18.075,99
Auto aziendale ordinaria	20%	€ 18.075,99 per autovetture/autocaravan
Uso promiscuo al dipendente per la maggior parte del periodo	70%	Nessun limite di costo ex art. 164 lett. b)
Agenti e rappresentanti	80%	€ 25.822,84 per autovetture; limiti specifici per noleggio

3.2 Acquisto e ammortamento

Per l'autovettura aziendale ordinaria il costo fiscalmente riconosciuto è limitato a 18.075,99 euro e la percentuale del 20% si applica sul costo fiscalmente rilevante. Ciò significa che un'auto acquistata a 50.000 euro non produce una deduzione parametrata al prezzo effettivamente pagato, ma al tetto normativo; il costo massimo teoricamente deducibile lungo l'intero processo di ammortamento è quindi pari a 3.615,20 euro, fermo restando il rispetto dei coefficienti di ammortamento e delle regole del primo esercizio. Il dato mostra quanto il costo fiscale possa divergere dal costo economico reale del veicolo.

Per i veicoli integralmente deducibili il tetto non opera, mentre per gli agenti e rappresentanti il limite sale a 25.822,84 euro. Il tema non è soltanto quantitativo: la presenza di un limite assoluto produce una progressiva perdita di rilevanza della deduzione al crescere del prezzo della vettura, con una conseguente maggiore incidenza del costo indeducibile sulle auto di fascia media e alta.

3.3 Leasing

Il leasing non consente di superare i limiti sostanziali previsti per l'acquisto. La quota di canone fiscalmente rilevante viene determinata tenendo conto del rapporto tra il limite di costo e il costo del veicolo sostenuto dal concedente e viene poi assoggettata alla percentuale di deducibilità. La locazione finanziaria modifica il profilo temporale e finanziario dell'operazione, ma non trasforma un veicolo a deducibilità limitata in un bene integralmente deducibile.

3.4 Noleggio e locazione a lungo termine

Anche il noleggio è soggetto a limiti fiscali. Per le autovetture e gli autocaravan il limite annuo fiscalmente riconosciuto per la componente di noleggio è pari a 3.615,20 euro, mentre per agenti e rappresentanti è elevato a 5.164,57 euro. Nei contratti full service diventa quindi fondamentale distinguere la componente riferibile al puro godimento del veicolo dai servizi accessori - manutenzione, assicurazione, gestione pneumatici e altri servizi - perché la corretta separazione contrattuale può incidere sulla determinazione del limite applicabile, fermo restando il requisito generale dell'inerenza.

3.5 Carburante, ricarica, manutenzione e interessi

Le spese di gestione seguono, in linea generale, il regime fiscale del veicolo cui si riferiscono. Il carburante è deducibile solo se acquistato mediante strumenti di pagamento tracciabili, mentre per i veicoli elettrici l'energia destinata alla ricarica assume la medesima funzione economica del carburante e deve essere adeguatamente documentata. Per gli agenti, ad esempio, l'Agenzia delle Entrate ha riconosciuto la deducibilità all'80% della spesa elettrica effettivamente destinata alla ricarica, subordinandola alla possibilità di dimostrare quantità e costo dell'energia utilizzata.

Gli interessi passivi relativi a finanziamenti contratti per l'acquisto dei veicoli sono ricondotti dalla prassi alla disciplina speciale dell'art. 164 e seguono quindi le percentuali applicabili al mezzo, mentre le spese di manutenzione non capitalizzate interagiscono anche con il limite generale previsto per le manutenzioni sui beni ammortizzabili. Il risultato è un sistema nel quale la corretta identificazione del veicolo e dell'utilizzo precede qualsiasi calcolo sul singolo costo.

3.6 Cessione del veicolo

La cessione di un veicolo parzialmente deducibile non rende automaticamente imponibile o deducibile per intero la plusvalenza o la minusvalenza. La rilevanza fiscale viene proporzionata al rapporto tra ammortamenti fiscalmente dedotti e ammortamenti complessivamente effettuati. La logica è coerente con il sistema: se il costo del bene ha partecipato soltanto parzialmente alla formazione del reddito imponibile, anche il risultato della sua dismissione deve essere adeguato alla medesima proporzione.

4. IVA: una disciplina autonoma rispetto alle imposte sui redditi

4.1 Il 40% come regola dell'uso non esclusivamente professionale

Ai fini IVA, l'art. 19-bis1 del DPR 633/1972 utilizza un impianto differente rispetto all'art. 164 del TUIR. Per i veicoli stradali a motore non interamente utilizzati nell'attività d'impresa, arte o professione, la detrazione dell'imposta sull'acquisto, sul leasing, sul noleggio e sulle spese connesse è ordinariamente limitata al 40%. La decisione di esecuzione (UE) 2025/2529 ha prorogato fino al 31 dicembre 2028 l'autorizzazione concessa all'Italia per mantenere questa limitazione forfetaria, confermando un regime ormai strutturale nella pianificazione fiscale delle flotte.

4.2 Quando la detrazione può arrivare al 100%

La detrazione integrale può spettare quando il veicolo è utilizzato esclusivamente nell'esercizio dell'attività, quando forma oggetto dell'attività propria dell'impresa oppure nel caso degli agenti e rappresentanti, sempre nel rispetto dei principi generali di inerenza e delle eventuali limitazioni derivanti dall'effettuazione di operazioni esenti. Il requisito dell'uso esclusivo, anche qui, non dovrebbe essere dato per presunto: la società deve essere in grado di dimostrare che non vi è un impiego privato del mezzo.

4.3 Auto ai dipendenti e corrispettivo specifico

Un aspetto particolarmente delicato riguarda le auto attribuite ai dipendenti. In assenza di uno specifico corrispettivo, la concessione in uso promiscuo non consente, di regola, di sostenere l'esistenza di un utilizzo esclusivamente aziendale e la detrazione resta limitata. Quando invece la messa a disposizione del veicolo costituisce una prestazione onerosa verso il dipendente e il corrispettivo rispetta le condizioni previste dalla disciplina IVA, la prassi ha riconosciuto la possibilità di considerare il mezzo utilizzato nell'esercizio dell'impresa ai fini della detrazione. La struttura contrattuale e la fatturazione diventano pertanto elementi sostanziali, non meri adempimenti formali.

4.4 Rivendita e base imponibile ridotta

La percentuale di IVA detratta all'acquisto influenza anche la successiva cessione. Quando l'imposta è stata detratta solo parzialmente, la base imponibile della rivendita viene ridotta in proporzione alla percentuale di detrazione originariamente esercitata. Per una vettura sulla quale l'IVA sia stata detratta al 40%, la disciplina dell'art. 13, comma 5, del DPR 633/1972 determina quindi una particolare composizione tra quota imponibile e quota fuori campo, che deve essere ricostruita correttamente nella fatturazione della vendita.

5. IRAP: perché la percentuale IRES non va automaticamente replicata

Per le società di capitali e per le società di persone che hanno optato per la determinazione dell'IRAP sulla base del bilancio, i costi relativi agli autoveicoli non sono soggetti automaticamente ai limiti dell'art. 164 del TUIR. La base imponibile deriva dalle voci di conto economico secondo il principio di presa diretta e l'inerenza è valutata in chiave civilistico-contabile. La Cassazione, con la sentenza n. 11791/2024, ha confermato che i limiti di deducibilità delle auto previsti per le imposte sui redditi non si trasferiscono automaticamente nell'IRAP.

Per le società di persone in regime naturale, invece, la disciplina segue le regole applicabili al reddito d'impresa, mentre per gli studi associati la deducibilità dei costi auto ai fini IRAP è coordinata con quella del lavoro autonomo. Questo è uno dei punti nei quali un approccio basato su una sola 'percentuale fiscale dell'auto' rischia di produrre errori: la stessa spesa può essere limitata ai fini IRES e pienamente rilevante ai fini IRAP.

6. Auto in uso promiscuo ai dipendenti: il centro della riforma 2026

6.1 L'uso promiscuo deve essere documentato

L'uso promiscuo presuppone la possibilità per il lavoratore di utilizzare il veicolo sia per esigenze aziendali sia per finalità personali. Proprio perché dalla qualificazione discendono effetti fiscali importanti, l'assegnazione dovrebbe risultare da documentazione idonea: clausola del contratto di lavoro, scrittura privata con data certa, verbale societario o altro atto capace di dimostrare contenuto, durata e condizioni dell'assegnazione. Una car policy non documentata espone l'impresa al rischio di contestazioni sia sulla deducibilità dei costi sia sulla corretta valorizzazione del benefit.

6.2 La regola generale dal 2026: 10%, 20% e 50%

Il valore del fringe benefit viene determinato partendo dal costo chilometrico ACI e da una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri. La percentuale da applicare dipende dalla tipologia di alimentazione: 10% per i veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica, 20% per gli ibridi plug-in e 50% per tutti gli altri. La formula è quindi: costo chilometrico ACI × 15.000 km × percentuale applicabile, al netto delle somme trattenute al dipendente secondo le regole vigenti.

Alimentazione	Percentuale base 2026	Effetto
Elettrica a batteria	10%	Massimo favore convenzionale
Ibrida plug-in	20%	Trattamento intermedio
Benzina, diesel, mild hybrid e altri veicoli	50%	Regime ordinario

6.3 Dal sesto anno il benefit aumenta del 50%

Il DLgs. 148/2026 ha introdotto una regola destinata a incidere sulle politiche di rinnovo della flotta: dopo il 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di prima immatricolazione, il valore convenzionale del fringe benefit è incrementato del 50%. La regola riguarda tutte le alimentazioni, comprese le elettriche, e rende l'anzianità del veicolo una variabile fiscale autonoma. Un mezzo che rimane in flotta oltre il quinto anno può quindi diventare significativamente meno conveniente per il dipendente, anche se il costo aziendale diretto non è aumentato.

6.4 Optional e allestimenti: maggiorazione del 5%

Quando il veicolo dispone di accessori o allestimenti non valorizzati nelle tabelle ACI e non direttamente acquistati dal lavoratore, il valore convenzionale del fringe benefit è maggiorato del 5%. La nuova regola costringe le aziende a collegare maggiormente la configurazione dell'auto alla gestione payroll: il pacchetto di optional non è più un elemento neutro e deve essere tracciato, valorizzato e coordinato con le eventuali somme trattenute al dipendente.

6.5 Il regime transitorio continua a richiedere una ricostruzione cronologica

Accanto alle nuove regole continuano a operare regimi transitori collegati alla data di ordine, immatricolazione, stipula e consegna del veicolo. Per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati nel periodo 1° luglio 2020 - 31 dicembre 2024 e per quelli ordinati dal datore di lavoro entro il 31 dicembre 2024 e concessi nel 2025, nei casi previsti, continua a operare il sistema basato sulle emissioni di CO2, con percentuali dal 25% al 60%. Il correttivo 2026 ha inoltre chiarito l'applicazione del regime in caso di riassegnazione a un diverso dipendente e ha esteso al sistema transitorio le regole relative all'anzianità e agli optional secondo le condizioni previste.

Conseguenza operativa

Per ogni veicolo assegnato è opportuno conservare una scheda storica con data dell'ordine, prima immatricolazione, contratto di assegnazione, consegna, eventuali proroghe, riassegnazioni e optional. Senza una cronologia affidabile, il payroll può applicare il regime sbagliato anche quando la vettura e il dipendente sono correttamente identificati.

6.6 Ricarica elettrica: card pubblica e rimborso domestico non sono equivalenti

La disciplina distingue due fattispecie che, dal punto di vista economico, possono apparire analoghe. Quando il datore di lavoro mette a disposizione una card per la ricarica presso colonnine pubbliche e il relativo costo è ricompreso nel valore considerato dalle tabelle ACI, la prassi ha ritenuto che la ricarica non generi un ulteriore fringe benefit tassabile entro le condizioni indicate. Diversamente, il rimborso al dipendente delle spese sostenute per la ricarica domestica dell'auto elettrica o ibrida è stato qualificato come reddito imponibile, non essendo assimilato automaticamente al benefit convenzionale dell'auto.

6.7 Deducibilità per l'impresa: 70% e assenza del tetto di costo

Quando il veicolo è concesso in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta, i relativi costi sono deducibili nella misura del 70% e non opera il limite di 18.075,99 euro previsto per le auto aziendali ordinarie. Il requisito temporale è sostanziale: la concessione deve coprire la metà più uno dei giorni del periodo rilevante, con regole specifiche quando il veicolo viene acquistato nel corso dell'esercizio. L'uso non deve necessariamente essere continuativo né riferito a un solo dipendente.

6.8 Uso esclusivamente aziendale e uso esclusivamente personale

Se il dipendente può utilizzare l'auto esclusivamente per esigenze aziendali, senza alcun impiego personale e neppure per il percorso casa-lavoro, non si genera un fringe benefit; lato impresa, tuttavia, si applicano le regole ordinarie di deducibilità del veicolo e l'assenza di beneficio personale non trasforma automaticamente l'auto in bene esclusivamente strumentale. All'estremo opposto, quando il veicolo è concesso al dipendente per uso esclusivamente personale, il beneficio è valorizzato sulla base del valore normale e l'impresa deduce il costo come componente della remunerazione nei limiti e alle condizioni previste per il compenso in natura.

7. Auto all'amministratore: la qualifica del rapporto cambia il risultato

L'utilizzo dell'auto da parte dell'amministratore è una delle aree nelle quali le semplificazioni sono più rischiose, perché la disciplina dipende dalla natura del rapporto. Un amministratore può essere contemporaneamente dipendente, titolare di una collaborazione coordinata e continuativa oppure professionista; le regole di tassazione del beneficio e di deduzione in capo alla società non coincidono.

Qualifica dell'amministratore	Valore in capo all'utilizzatore	Deducibilità per la società
Amministratore anche dipendente, con condizioni rispettate	Fringe benefit secondo le regole dell'auto in uso promiscuo	70% se ricorrono le condizioni dell'art. 164 lett. b-bis)
Amministratore collaboratore	Fringe benefit secondo criteri del lavoro assimilato	100% fino al compenso in natura; eccedenza secondo limiti ordinari
Amministratore professionista	Compenso in natura a valore normale nel reddito professionale	100% fino al compenso in natura; eccedenza nei limiti ordinari

L'amministratore dipendente può beneficiare della disciplina del 70% soltanto quando l'incarico di amministratore rientra nei compiti istituzionali del rapporto di lavoro dipendente. Per il collaboratore coordinato e continuativo, invece, la parificazione riguarda il calcolo del reddito del percettore ma non trasforma il rapporto in lavoro dipendente ai fini della deducibilità del mezzo; la società deduce integralmente i costi fino a concorrenza del compenso in natura e applica le regole ordinarie alla parte eccedente. Per l'amministratore professionista il compenso in natura confluisce nel reddito professionale e la valorizzazione richiede il riferimento al valore normale.

8. Professionisti: limite del 20% e vincolo sul numero dei veicoli

Per i professionisti, le spese relative ai veicoli utilizzati nell'attività sono ordinariamente deducibili al 20% e, per le autovetture, entro il limite di costo di 18.075,99 euro. A differenza delle imprese, opera anche un limite numerico: il professionista individuale può dedurre i costi relativi a un solo veicolo, mentre nelle associazioni e società semplici professionali la deducibilità è ammessa per un veicolo per ciascun socio o associato. La regola impone quindi di identificare preventivamente il mezzo fiscalmente rilevante quando il professionista dispone di più veicoli.

La disciplina dell'uso promiscuo a un dipendente dello studio può consentire la deducibilità al 70% secondo le condizioni previste dall'art. 164, e la recente giurisprudenza del 2026 ha affrontato il rapporto tra tale regime e il limite numerico, confermando l'importanza di una lettura coordinata della norma. Ai fini IVA, invece, il professionista segue la disciplina generale del 40% in caso di uso non esclusivamente professionale, senza che il limite numerico previsto per le imposte dirette operi automaticamente sull'imposta sul valore aggiunto.

9. Agenti e rappresentanti: il regime di favore

La disciplina degli agenti e rappresentanti riconosce un trattamento più favorevole in ragione della particolare funzione del veicolo nello svolgimento dell'attività. La deducibilità dei costi è pari all'80%, il limite di costo fiscalmente riconosciuto per le autovetture è elevato a 25.822,84 euro e, per il noleggio, il limite annuo della componente rilevante è pari a 5.164,57 euro. Non è previsto un limite numerico espresso analogo a quello dei professionisti, fermo restando il requisito generale dell'inerenza.

Il regime si estende, secondo la prassi, ad alcune figure assimilate come promotori finanziari e agenti di assicurazione, mentre non può essere generalizzato a categorie diverse come procacciatori d'affari o agenti immobiliari. Sul versante IVA, gli agenti e rappresentanti sono esclusi dalla limitazione oggettiva del 40% e applicano le regole ordinarie di detrazione, potenzialmente integrale quando l'utilizzo è inerente all'attività.

10. Elettrificazione della flotta e mobilità aziendale

10.1 La convenienza del veicolo elettrico non è soltanto energetica

Il sistema dei fringe benefit attribuisce un vantaggio evidente ai veicoli elettrici e, in misura intermedia, agli ibridi plug-in. Il vantaggio riguarda principalmente il dipendente, perché riduce il valore imponibile del benefit, ma può produrre effetti indiretti anche sull'impresa: un benefit fiscalmente più efficiente aumenta il valore percepito della car policy senza richiedere necessariamente un incremento equivalente del costo aziendale. La scelta della motorizzazione entra quindi nella progettazione retributiva e non può essere valutata soltanto attraverso consumi e prezzo di listino.

10.2 TCO, infrastrutture e ricarica

La corretta valutazione richiede tuttavia un modello di Total Cost of Ownership. Per un veicolo elettrico devono essere considerate l'infrastruttura di ricarica, il costo dell'energia, la disponibilità di colonnine, i tempi operativi, l'eventuale rimborso o fornitura dell'energia, il valore residuo e la durata di utilizzo. La differenza fiscale tra card di ricarica pubblica e rimborso della ricarica domestica rende inoltre necessario progettare con attenzione il modello operativo della flotta: due soluzioni equivalenti sotto il profilo energetico possono produrre effetti diversi sul payroll.

10.3 E-bike e forme di mobilità alternative

Le e-bike, quando mantengono la qualificazione di velocipedi, non sono considerate veicoli stradali a motore ai fini delle limitazioni IVA previste per le autovetture e non rientrano nel perimetro dell'art. 164 relativo ai mezzi di trasporto a motore. La risposta a interpello n. 41/2026 ha inoltre affrontato la loro assegnazione nell'ambito di programmi di welfare e mobilità sostenibile. Il dato è interessante perché mostra come la car policy stia progressivamente evolvendo verso una mobility policy più ampia, nella quale auto, biciclette elettriche, trasporto pubblico e servizi di mobilità possono essere progettati in modo integrato.

11. Acquisto, leasing o noleggio: il confronto corretto

La decisione tra acquisto, leasing e noleggio viene spesso presentata come confronto di convenienza fiscale, ma la fiscalità rappresenta soltanto una delle variabili. L'acquisto concentra l'investimento e lascia all'impresa il rischio sul valore residuo, il leasing distribuisce il fabbisogno finanziario ma mantiene un rapporto stretto con il valore del bene, mentre il noleggio trasferisce una parte significativa dei rischi operativi e rende il costo maggiormente prevedibile. I limiti fiscali impediscono, tuttavia, di utilizzare la forma contrattuale come strumento per aggirare la disciplina sostanziale del veicolo.

Fattore	Acquisto	Leasing	Noleggio lungo termine
Fabbisogno iniziale	Elevato	Intermedio	Generalmente contenuto
Rischio valore residuo	In capo all'impresa	In parte in capo all'utilizzatore	Prevalentemente trasferito al noleggiatore
Prevedibilità del costo	Media	Media	Elevata nei contratti full service
Gestione operativa	Interna	Interna o mista	Spesso inclusa nei servizi
Fiscalità	Ammortamento e limiti art. 164	Limiti rapportati al costo del concedente	Limiti annui sulla componente di noleggio

Per un'analisi economica coerente è opportuno attualizzare i flussi netti dopo imposte e confrontare il costo totale nel medesimo orizzonte temporale, includendo manutenzione, pneumatici, assicurazione, bollo, costi amministrativi, immobilizzo finanziario, rischio di rivendita e servizi di flotta. Solo dopo questa ricostruzione la percentuale fiscale assume il significato corretto all'interno della decisione.

12. Il framework Meta per la scelta della configurazione

Una politica auto efficace dovrebbe partire dalla funzione del veicolo e non dalla forma contrattuale. La sequenza di analisi proposta è articolata in cinque passaggi: identificazione del soggetto utilizzatore, qualificazione dell'uso, scelta della motorizzazione, scelta della modalità di acquisizione e verifica della documentazione. In questo modo la fiscalità entra nel processo nel momento corretto, dopo che l'impresa ha chiarito il bisogno operativo e la finalità retributiva.

1. Identificare chi utilizzerà il veicolo: dipendente, amministratore, professionista, agente, più utilizzatori o flotta condivisa.
2. Definire l'uso effettivo: esclusivamente aziendale, esclusivamente personale, promiscuo o esclusivamente strumentale all'attività propria.
3. Valutare la powertrain e la durata prevista della permanenza in flotta, considerando le conseguenze sul fringe benefit dopo il quinto anno.
4. Confrontare acquisto, leasing e noleggio attraverso il costo totale netto dopo imposte e non soltanto attraverso il canone mensile.
5. Predisporre la documentazione: ordine, immatricolazione, contratto di assegnazione, optional, riassegnazioni, policy d'uso, tracciabilità dei costi e, quando necessario, prova dell'uso esclusivo.

12.1 Matrice decisionale sintetica

Domanda	Perché conta	Documento / dato da presidiare

Domanda	Perché conta	Documento / dato da presidiare
Chi usa il veicolo?	Determina il regime fiscale e il trattamento del benefit	Contratto di lavoro/incarico, assegnazione
È consentito l'uso privato?	Distingue uso esclusivo, promiscuo e personale	Car policy e accordo individuale
Per quanto tempo resterà in flotta?	Dal sesto anno può aumentare il fringe benefit	Data prima immatricolazione
Quali optional sono presenti?	Possibile maggiorazione del 5%	Ordine e configurazione del veicolo
Come viene ricaricato/rifornito?	Incide su deducibilità, IVA e payroll	Fatture, card, contatori, rimborsi
Acquisto, leasing o noleggio?	Cambia il profilo finanziario e il limite fiscale	Contratto e scomposizione servizi

13. Casi applicativi

13.1 Auto aziendale ordinaria acquistata a € 40.000

Una società acquista un'autovettura per 40.000 euro, destinata a un utilizzo aziendale ordinario e non assegnata stabilmente a un dipendente. Ai fini delle imposte sui redditi il costo riconosciuto è limitato a 18.075,99 euro e la deducibilità è pari al 20%, con conseguente costo complessivamente deducibile lungo l'ammortamento pari a 3.615,20 euro. Ai fini IVA, in assenza di prova dell'uso esclusivamente professionale, la detrazione è ordinariamente pari al 40%. Il caso mostra come il costo contabile, il costo finanziario e il costo fiscale del medesimo bene possano divergere in misura significativa.

13.2 Auto da € 50.000 concessa in uso promiscuo al dipendente

Se la stessa impresa acquista un'auto da 50.000 euro e la concede in uso promiscuo a un dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta, il regime delle imposte sui redditi cambia radicalmente: la deducibilità sale al 70% e non opera il limite di 18.075,99 euro. Il valore imponibile per il dipendente viene determinato con le tabelle ACI e le percentuali previste in base all'alimentazione, con eventuale incremento per anzianità e optional. La decisione di assegnazione diventa quindi contemporaneamente una scelta di deducibilità aziendale e di remunerazione del dipendente.

13.3 Veicolo elettrico assegnato per sei anni

Un'auto elettrica assegnata in uso promiscuo beneficia della percentuale base del 10% per il calcolo convenzionale del fringe benefit. Se il veicolo rimane in flotta oltre il quinto anno dalla prima immatricolazione, dal sesto anno il valore convenzionale aumenta del 50%. Questo significa che la fiscalità del benefit introduce un punto di discontinuità temporale nella gestione della flotta: una politica di rinnovo basata esclusivamente sul ciclo tecnico del mezzo potrebbe non coincidere con il ciclo fiscalmente più efficiente per il dipendente.

13.4 Amministratore collaboratore con auto in uso promiscuo

Nel caso di amministratore titolare di rapporto di collaborazione coordinata e continuativa, il benefit viene determinato secondo le regole previste per i redditi assimilati, ma la società non beneficia automaticamente della deduzione al 70% riservata al dipendente. I costi sono deducibili integralmente fino a concorrenza del compenso in natura e, per l'eccedenza, nei limiti ordinari dell'art. 164. La differenza dimostra perché l'etichetta generica 'auto all'amministratore' non sia sufficiente per determinare il trattamento fiscale.

14. Presidi documentali e rischi di controllo

Le contestazioni sulle auto aziendali si concentrano spesso meno sulla correttezza aritmetica delle percentuali e più sulla qualificazione del fatto: chi utilizzava realmente il veicolo, con quale finalità, per quale periodo, sulla base di quale accordo e con quale documentazione. La gestione della prova deve quindi essere integrata nella car policy e non ricostruita soltanto in occasione di una verifica fiscale.

- Contratto o lettera di assegnazione con data, durata, modalità d'uso e obblighi del dipendente.
- Scheda del veicolo con ordine, prima immatricolazione, optional, consegna, proroghe e riassegnazioni.
- Policy sul rifornimento e sulla ricarica, distinguendo card aziendali, colonnine pubbliche e rimborsi domestici.
- Tracciabilità dei pagamenti del carburante e conservazione della documentazione di supporto.
- Separazione contrattuale dei servizi nel noleggio quando necessaria per applicare correttamente i limiti fiscali.
- Documentazione dell'uso esclusivamente aziendale o strumentale quando si intende sostenere la detrazione o deduzione integrale.
- Riconciliazione annuale tra anagrafica della flotta, payroll, contabilità e registri dei cespiti.

14.1 Il rischio dell'automatismo

Una percentuale corretta applicata alla fattispecie sbagliata produce comunque un risultato fiscale errato. La principale difesa consiste quindi nel costruire un'anagrafica unica della flotta che colleghi per ogni targa il soggetto utilizzatore, il regime di assegnazione, la motorizzazione, le date rilevanti, il metodo di acquisizione, il trattamento IVA e la percentuale di deducibilità. In aziende con flotte numerose questa anagrafica dovrebbe dialogare con payroll, amministrazione e procurement, evitando che le diverse funzioni utilizzino classificazioni non coordinate.

15. Dal 2027 il nuovo TUIR cambia la numerazione, non il metodo

Dal 1° gennaio 2027 il nuovo Testo unico delle imposte sui redditi di cui al DLgs. 117/2026 sostituirà l'attuale collocazione di numerose norme. Le disposizioni sui veicoli confluiscono principalmente nell'art. 168, mentre quelle relative alla valorizzazione delle auto in uso promiscuo nei redditi di lavoro dipendente confluiscono nell'art. 53. Il passaggio richiede un aggiornamento di procedure, manuali, contratti e riferimenti nei sistemi informativi, ma non modifica la logica di fondo: la fiscalità resta guidata da funzione del veicolo, soggetto utilizzatore e modalità di uso.

Per le imprese il vero rischio della transizione è operativo. Le procedure interne che riportano automaticamente l'art. 164 o l'art. 51 dovranno essere aggiornate, così come le note standard dei contratti di assegnazione, i modelli di calcolo e i manuali payroll. Una revisione della car policy entro la chiusura del 2026 permette quindi di utilizzare il cambiamento normativo come occasione per allineare fiscalità, HR e gestione della flotta.

16. Conclusioni: la car policy come sistema di governo

La disciplina degli autoveicoli aziendali è complessa perché cerca di misurare, attraverso regole forfetarie, una realtà nella quale il confine tra utilizzo aziendale e personale è spesso mobile. La risposta non può essere affidata soltanto alla contabilità: l'impresa deve progettare a monte la configurazione, stabilire chi utilizza il mezzo, documentare la finalità, scegliere la forma di acquisizione, disciplinare carburante e ricarica e coordinare il tutto con payroll e fiscalità.

Le novità 2026 rafforzano questa esigenza. La differenziazione tra elettrico, plug-in e altre alimentazioni, la maggiorazione del benefit per i veicoli oltre il quinto anno e la rilevanza degli optional trasformano la composizione e la durata della flotta in variabili fiscali. Parallelamente, la proroga della detrazione IVA al 40% fino al 2028 e il passaggio al nuovo TUIR dal 2027 confermano che il tema continuerà a richiedere presidio specialistico.

La scelta più efficiente non coincide necessariamente con il regime che produce la maggiore deduzione. Una car policy efficace deve minimizzare il costo totale per l'organizzazione, mantenere prevedibile il trattamento del dipendente, ridurre il rischio documentale e risultare coerente con la strategia di mobilità. In questa prospettiva, l'autoveicolo aziendale smette di essere un semplice cespite e diventa un piccolo sistema di governo nel quale fiscalità, finanza e organizzazione devono essere progettate insieme.

Appendice A - Tabelle operative

A.1 Limiti fiscali principali 2026

Categoria	Acquisto / leasing - limite costo	Noleggio - limite annuo	% deducibilità
Autovettura aziendale ordinaria	€ 18.075,99	€ 3.615,20	20%
Professionista	€ 18.075,99	€ 3.615,20	20%
Agente / rappresentante	€ 25.822,84	€ 5.164,57	80%
Uso promiscuo a dipendente	Nessun tetto specifico ex lett. b)	Nessun tetto specifico ex lett. b)	70%
Esclusivamente strumentale / uso pubblico	Nessun tetto specifico	Nessun tetto specifico	100%

A.2 Fringe benefit auto 2026

Elemento	Regola
Base convenzionale	15.000 km × costo chilometrico ACI
Elettrico BEV	10%
Ibrido plug-in	20%
Altri veicoli	50%
Anzianità	+50% dal 1° gennaio successivo al quinto anno dalla prima immatricolazione
Optional non inclusi ACI e non acquistati dal	+5% del valore forfetario secondo la disciplina 2026

Elemento	Regola
lavoratore	
Somme trattenute al dipendente	Riducono il valore convenzionale nei limiti e secondo le regole applicabili
Card ricarica pubblica a carico azienda	Non genera ulteriore benefit nelle condizioni chiarite dalla prassi
Rimborso ricarica domestica	Imponibile secondo i chiarimenti dell'Agenzia delle Entrate

A.3 Mappa articoli 2026-2027

Materia	Fino al 31.12.2026	Dal 1.1.2027
Fringe benefit auto dipendenti	Art. 51, comma 4, lett. a), DPR 917/1986	Art. 53, comma 6, lett. a), DLgs. 117/2026
Deducibilità veicoli	Art. 164 DPR 917/1986	Art. 168 DLgs. 117/2026
Oneri per prestazioni di lavoro	Art. 95 DPR 917/1986	Art. 104 DLgs. 117/2026
IVA veicoli	Art. 19-bis1 DPR 633/1972 / disciplina vigente	Disciplina IVA vigente, coordinata con il TU IVA e la deroga UE

Appendice B - Checklist di revisione della car policy

- Esiste un'anagrafica unica della flotta con targa, alimentazione, data di prima immatricolazione e modalità di acquisizione?
- Per ogni auto assegnata è disponibile un contratto o atto scritto che distingua uso aziendale, promiscuo o personale?
- Sono tracciate le date di ordine, consegna, proroga e riassegnazione rilevanti per i regimi transitori?
- Gli optional non inclusi nelle tabelle ACI sono identificati e comunicati al payroll?
- Il sistema segnala automaticamente i veicoli che superano il quinto anno dalla prima immatricolazione?
- La policy distingue card per ricarica pubblica e rimborso della ricarica domestica?
- I pagamenti del carburante sono effettuati con strumenti tracciabili e riconciliati con la contabilità?

- Nei contratti di noleggio la componente di puro noleggio è separata dai servizi accessori quando necessario?
- Le percentuali IRES/IRPEF, IVA e IRAP sono gestite separatamente e non replicate automaticamente?
- Le auto degli amministratori sono classificate in base alla natura del rapporto: dipendente, co.co.co. o professionista?
- Per i professionisti è rispettato il limite numerico dei veicoli fiscalmente rilevanti?
- Per agenti e rappresentanti è verificata la qualifica soggettiva che consente il regime dell'80% e la detrazione IVA ordinaria?
- Sono conservate evidenze specifiche quando si sostiene l'uso esclusivamente professionale o la strumentalità esclusiva?
- La car policy è stata aggiornata alle modifiche del DLgs. 148/2026 e contiene già i riferimenti al nuovo TUIR applicabile dal 2027?

Fonti e riferimenti

Fonte professionale principale: Pamela Alberti et al., Guide Eutekne, 'Autoveicoli', versione stampata il 3 novembre 2026, con sezioni aggiornate nel corso del 2026 su imposte dirette, IVA e imposte indirette, IRAP, auto dei professionisti, agenti e rappresentanti, auto in uso promiscuo ai dipendenti e auto utilizzata dall'amministratore. Il Fascicolo utilizza la Guida come base sistematica, rielaborandone i contenuti in forma autonoma e orientata alla gestione aziendale.

- D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917, art. 164 e art. 51, comma 4, lett. a), nel testo vigente per il 2026.
- D.Lgs. 19 giugno 2026, n. 117, Testo unico delle disposizioni legislative in materia di imposte sui redditi, in particolare artt. 53, 104 e 168, applicabile dal 1° gennaio 2027.
- D.Lgs. 7 agosto 2026, n. 148, art. 2, disposizioni correttive sulla tassazione dei fringe benefit relativi alle auto aziendali e agli optional.
- D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, art. 19-bis1 e art. 13, comma 5, per la disciplina IVA dei veicoli e della rivendita.
- Consiglio dell'Unione europea, Decisione di esecuzione (UE) 2025/2529 dell'8 dicembre 2025, proroga al 31 dicembre 2028 della limitazione italiana al 40% della detrazione IVA per taluni veicoli non interamente utilizzati a fini professionali.
- Agenzia delle Entrate, circolare 3 luglio 2025, n. 10, sulla disciplina dei fringe benefit auto e sul regime transitorio.
- Agenzia delle Entrate, risposta a interpello 10 settembre 2025, n. 237, sulla card per la ricarica elettrica delle auto concesse in uso promiscuo.
- Agenzia delle Entrate, risposta a interpello 21 gennaio 2026, n. 14, sulle somme corrisposte dal dipendente e sul valore convenzionale del benefit.

- Agenzia delle Entrate, risposta a interpello 16 febbraio 2026, n. 41, sul trattamento delle e-bike in ambito aziendale e welfare.
- Corte di Cassazione, sentenza 2 maggio 2024, n. 11791, sulla deducibilità IRAP dei costi auto per le società che determinano la base imponibile dal bilancio.
- Corte di Cassazione, sentenza 13 luglio 2025, n. 19234, sulla natura sistematica e non disapplicabile dei limiti di deducibilità dell'art. 164 TUIR.

Avvertenze e copyright

© 2026 Meta. Tutti i diritti riservati. Il presente Fascicolo costituisce un documento di approfondimento professionale e divulgativo elaborato da Meta nell'ambito delle proprie attività di studio e consulenza. Le analisi, le sintesi, i framework e l'impostazione metodologica sono protetti dalle norme in materia di diritto d'autore. Il documento può essere consultato e condiviso integralmente, senza modifiche e con indicazione della fonte, per finalità personali, formative, accademiche e professionali non commerciali.

Le fonti normative, giurisprudenziali e dottrinali citate restano di proprietà dei rispettivi titolari. Il presente documento non costituisce parere fiscale, legale, contabile o finanziario personalizzato e non sostituisce l'analisi delle circostanze concrete, della documentazione contrattuale e della normativa vigente al momento della decisione. Le disposizioni descritte sono riferite al quadro disponibile al 3 novembre 2026; per periodi successivi occorre verificare eventuali modifiche normative, interpretative e giurisprudenziali.