

# FLOTTE AZIENDALI

**IL SETTORE**

## L'autonoleggio verso il 50% delle immatricolazioni

Tra aprile e giugno un veicolo su tre (34,67%) è stato acquistato dagli operatori del settore e il trend è in crescita. Viano (Aniasa): "Per continuare a sostenere il mercato automotive chiediamo solo regole eque"

**Marco Frojo**

**N**el secondo trimestre di quest'anno la quota dell'autonoleggio sul totale delle immatricolazioni in Italia è salita al 34,67%. Un risultato frutto della contrazione della domanda da parte dei consumatori e della crescita di quella delle società di noleggior. Per quanto possa sembrare una percentuale già molto alta, sembra destinata a crescere ulteriormente. Almeno da quanto avviene in altri grandi Paesi europei: Germania, Gran Bretagna e Olanda sono già arrivate al 50%. «Ci sono due modalità per arrivare al 50%, ma solo una delle due è virtuosa - afferma Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità - Al momento, purtroppo, stiamo scivolando verso quella meno auspicabile, ovvero una crescita della quota dell'autonoleggio causata soprattutto dal calo delle immatricolazioni. I nostri acquisti infatti salgono poco o restano stabili in un mercato in crisi. Sarebbe cer-

tamente meglio se la nostra quota aumentasse in un mercato a sua volta in crescita. Questo sviluppo trova però sulla propria strada numerosi ostacoli, a cominciare dagli annunci degli incentivi».

Tutte le volte che in passato il governo li ha annunciati, le immatricolazioni si sono arrestate e le lunghe tempistiche per deciderne modalità e importi non hanno fatto altro che prolungare l'attesa di privati e aziende. «Chi sa che in un futuro non troppo lontano saranno disponibili fondi statali non si precipita dal concessionario - è il ragionamento del presidente di Aniasa - Quello degli incentivi è però solo uno degli aspetti critici e neanche il più grave. Ci sono numerosi fattori, soprattutto in ambito fiscale, che rischiano di azzoppare la parte più vivace del mercato, ovvero l'autonoleggio. Non solo pesano sulle immatricolazioni e quindi sulle entrate dell'Erario ma vanno anche contro il principio di equità. Basti pensare alla questione della detraibilità dell'Iva, che in Italia è ferma ormai da quasi due decenni al 40%, contro il 100% previsto dalle regole Ue».

A fine anno scadrà nuovamente la deroga concessa da Bruxelles al governo italiano per mantenere una detrazione forfettaria dell'Iva

al 40% sulle auto aziendali. L'Unione Europea prevede che essa sia fissata al 100%, cosa che avviene in molti Paesi Ue, ma è dal lontano 2007 che Roma chiede (e ottiene) di poter disapplicare questa regola. La deroga dura tre anni e questo significa che, se anche il governo Meloni dovesse decidere di portare avanti questa strategia, si arriverebbe alla sesta proroga.

Ancor di più vecchia data è l'annosa questione che riguarda gli importi massimi per la deducibilità dei costi delle auto aziendali non assegnate a dipendenti (uso generico d'impresa) che sono rimasti quelli fissati nel 1997: allora erano 35 milioni di lire e oggi sono 18.075,99 euro, cifra corrispondente al cambio ufficiale euro-lira fissato il 31 dicembre 1998 dal Consiglio dell'Unione Europea. «Il semplice fatto che la cifra sia stata determinata quando ancora c'era la lira dà la misura di quanto essa sia lontana dagli attuali valori di mercato e quindi non equa per chi ha diritto alla deducibilità», precisa Viano.



Peso: 78%

Venendo a decisioni più recenti, Viano ricorda la revisione della normativa sulle auto aziendali in fringe benefit: «Non è corretto equiparare un macchinina che emette 90 mg/km a quelle che ne emettono 300, cosa che invece la normativa fa, in quanto la detraibilità non è basata su quanto inquinata realmente un'auto ma sulla sua alimentazione - prosegue il numero uno di Aniasa - Aggiungo poi che proprio le nuove regole sui fringe benefit sono state uno dei fattori che hanno portato alla debolezza delle immatricolazioni dall'inizio dell'anno; non è un caso che nei mesi di luglio e agosto il

mercato europeo sia andato bene con l'unica eccezione dell'Italia. Le aziende hanno infatti preferito prolungare i contratti già in essere, mantenendo dunque le auto che avevano già in flotta e che beneficiavano di una tassazione più favorevole anche se meno green, piuttosto che rinnovare il parco e sottostare alle nuove regole».

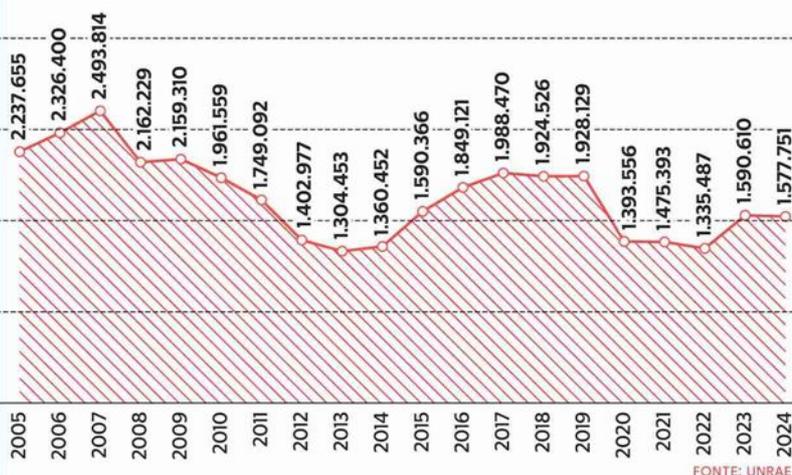
Viano chiede di mettere ordine sui tributi locali relativi al possesso di una vettura, come l'Ipt e il bollo. «Non chiediamo una riduzione degli importi ma che vengano uniformati a livello nazionale in modo che le società di noleggio possano assolvere i loro obblighi

in modo semplice - conclude Viano - Oggi più che di frammentazione delle regole, possiamo parlare di polverizzazione. Le imprese di noleggio si trovano a sovrintendere e gestire i pagamenti periodici della tassa automobilistica regionale per 1,5 milioni di veicoli, utilizzati da 270.000 clienti tra imprese, Pa e privati. Il tutto sulla base di 20 minuziose normative diverse tra regioni e province autonome. Un sistema che genera solo più costi e nessun beneficio, né per le aziende né per lo Stato».



**INUMERI**

**L'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI SUL MERCATO ITALIANO**



① In Germania, Gran Bretagna e Olanda le immatricolazioni di noleggio sono già al 50%



**ALBERTO VIANO**  
Presidente di Aniasa



ALESSANDRO DI MARCO/ANSA



Peso:78%

LUNGO TERMINE

# La spinta green ora si fa sentire

## Le auto ibride trainano il mercato, grande interesse della clientela

### Luigi dell'Olio

**C**resce la flotta circolante nel noleggio a lungo termine al traino della domanda di mezzi a basso impatto ambientale. Secondo analisi condotte da centro studi Fleet & Mobility in collaborazione con Aniasa, nel primo trimestre dell'anno i veicoli sono aumentati del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2024, arrivando a quota 1,287 milioni. A dominare il mercato, con il 95% del totale, è la categoria delle flotte a disposizione esclusiva di un solo cliente, di durata non inferiore a 12 mesi, che fa segnare una crescita a sua volta del 3,8% anno su anno. Calano, invece, di un quinto i mezzi delle flotte a disposizione per esigenze temporanee della clientela. All'opposto crescono di oltre un terzo i veicoli appartenenti alle flotte noleggiate a operatori di noleggio breve termine (il cosiddetto rent-to-rent).

Quanto alle tipologie di alimentazione, il diesel resta maggioritario (oltre 588 mila veicoli), ma regi-  
«Questo fenomeno è particolarmente evidente in un contesto in

cui l'acquisto di un'auto è diventato progressivamente più complesso e oneroso», racconta. «Registriamo inoltre un aumento dell'interesse verso marchi emergenti, in particolare dell'Est asiatico, che si distinguono per politiche di prezzo competitive e performance in costante miglioramento rispetto al passato, soprattutto sotto il profilo della manutenzione e dell'efficienza». La congiuntura debole, spiega Tavazza, spinge ad allungare i contratti in essere, «anche per la difficoltà che molte aziende incontrano nell'orientarsi tra nuove tecnologie, obblighi normativi e continue evoluzioni delle regole fiscali, che rendono più complessa la scelta del veicolo più adatto alle proprie esigenze». Quanto alle scelte aziendali, Locauto posiziona il noleggio a lungo termine come un servizio premium, «dedicato a clienti alla ricerca di qualità, insieme al supporto e all'assistenza».

Dario Casiraghi, direttore generale di Arval Italia, spiega come il punto di partenza per capire l'evoluzione del mercato sia nel ruolo crescente rivestito dalla mobilità all'interno delle strategie aziendali, sia in ottica di contenimento dei costi, sia per assecondare gli obiettivi di sostenibilità ambien-

le, sia ancora nell'ambito delle politiche di welfare aziendale. Da qui la scelta dell'azienda di mettere in piedi ecosistema di servizi di mobilità complementari al noleggio a lungo termine, come il corporate car sharing, il noleggio flessibile, l'e-bike sharing, oltre ai prodotti legati alla connettività. «Offriamo non solo il veicolo, ma una serie di strumenti necessari per la sua gestione, come le energy card o le infrastrutture di ricarica», spiega Casiraghi.

Una ricerca dell'osservatorio Arval Mobility Observatory rivela come il 62% dei dipendenti consideri le offerte di mobilità un fattore chiave nella scelta dell'azienda per cui lavorare e come il 68% dei dipendenti sotto i 35 anni, in Europa, predilige un datore di lavoro che offre opzioni di trasporto sostenibili rispetto a uno che non lo fa. «Risultati che evidenziano la necessità di posizionare la mobilità come un vero vantaggio competitivo e utilizzarla come uno strumento per aumentare la soddisfazione dei propri collaboratori», conclude il manager.



Peso: 42%



① Aumenta  
l'interesse per  
marchi dell'Est  
asiatico con  
prezzi molto  
competitivi

A. SPATARI/GETTY



Peso:42%

L'ANDAMENTO

# Il noleggio a breve termine resiste

## Meno volumi ma più valore unitario, con l'estate periodo clou

Sibilla Di Palma

**I**l noleggio a breve termine conferma il suo ruolo centrale nella mobilità, mostrando segnali di solidità nonostante il nodo legato ai costi elevati delle vetture. I dati del primo semestre confermano un comparto in equilibrio. Il fatturato complessivo ha superato i 694,05 milioni di euro, in crescita del 6,5% rispetto ai 651,82 milioni dello stesso periodo del 2024. In lieve calo, invece, il numero di noleggi (meno 1,5%, da 2,27 a 2,24 milioni) e i giorni di utilizzo (meno 1,2%), mentre la durata media dei contratti si è mantenuta stabile, poco al di sotto degli otto giorni. «Possiamo dire che il settore si è lasciato alle spalle le criticità degli ultimi anni, pur continuando a subire la pressione dei costi di acqui-

sto delle vetture», osserva Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ricordando come i veicoli di nuova generazione abbiano prezzi più elevati rispetto al passato a parità di segmento. «Questo inevitabilmente ha spinto verso l'alto le tariffe di base». Il terzo trimestre, tradizionalmente il picco stagio-

nale, ha confermato la spinta dei flussi turistici con risultati molto positivi, seppur con differenze a livello territoriale. «Il quarto trimestre dovrebbe invece andare in contro al fisiologico calo autunnale, ma riteniamo di poter chiudere l'anno con valori migliori rispetto al precedente», prosegue Benincasa. «Le aziende si sono riequilibrate, la distribuzione sul territorio è buona e la solidità del settore ci rende fiduciosi».

Un quadro confermato anche dalle performance degli operatori. Roberto Sportiello, ceo di Drivalia, sottolinea che «l'estate ha sostanzialmente confermato i volumi del 2024 in termini di giorni di noleggio, pur avendo registrato un leggero incremento nelle prenotazioni». Sul fronte delle abitudini di consumo «abbiamo - aggiunge - registrato un cambiamento interessante: i tempi di programmazione si sono accorciati, per cui oggi il cliente tende a prenotare quasi all'ultimo, mentre in passato l'advance booking era più diffuso». Quanto alle prospettive: «Dopo i mesi autunnali, tipicamente più tranquilli, a dicembre è attesa la consueta ripartenza della domanda».

Sulla stessa linea d'onda Massimo Scantamburlo, amministrato-

re delegato di Hertz Italia, evidenzia come «la stagione estiva si è rivelata un successo soprattutto nel comparto leisure dove abbiamo riscontrato una domanda importante nel segmento premium». Per i prossimi mesi, l'attesa è che nel settore leisure il trend si normalizzi per riprendere con la fine d'anno, Natale e la stagione invernale. Inoltre, conclude, «stiamo riscontrando la ripresa del settore business nel quale siamo impegnati anche con la flotta dei veicoli commerciali che rappresenta un asset importante e sul quale continuiamo a investire».

Infine, anche Raffaella Tavazza, ceo di Locauto group, evidenzia il buon andamento dell'estate: «La domanda è risultata sostenuta principalmente dalla clientela internazionale, mentre quella interna è apparsa meno vivace, influenzata sia dalla congiuntura economica sia dall'aumento dei costi di voli e treni», sottolinea. Nel periodo giugno-agosto «abbiamo registrato una crescita del fatturato di circa il 7%».

① L'estate di quest'anno ha confermato i volumi del 2024 in giorni di noleggio



Peso: 37%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

# La marcia del noleggio continua Ma con le nuove tasse si va in salita

Il settore resta in positivo, pesano le norme sui fringe benefit Viano

(Aniasa): contratti più lunghi, rallentano le immatricolazioni

di ANDREA SALVADORI

Il settore del noleggio auto continua a mostrare segnali positivi, ma deve fare i conti con una frenata sul fronte delle nuove immatricolazioni. A pesare è soprattutto la normativa fiscale sui *fringe benefit* introdotta a inizio anno, con un aumento del prelievo sulle auto termiche e, contestualmente, una riduzione della tassazione sulle elettriche, con il proposito di sostenere le imprese nei piani di elettrificazione delle flotte.

Il contesto generale non aiuta. L'automotive in Italia vive una fase di grande difficoltà: nei primi otto mesi dell'anno le vendite restano in calo, a differenza di quanto accade in altri mercati europei. Alla base c'è un clima di incertezza, alimentato da campagne di incentivi poco efficaci e da una transizione dall'endotermico all'elettrico che si sta rivelando molto più complessa del previsto.

In questo scenario, «la flotta del noleggio a lungo termine è cresciuta di oltre il 3% nel primo semestre, con un fatturato con il segno più, ma le nuove immatricolazioni, anche se complessivamente in aumento, hanno in realtà beneficiato solo del boom delle società *captive*, che hanno un profilo diverso rispetto ai player indipendenti», spiega Alberto Viano, presidente di Aniasa.

## I numeri

Tra gennaio e agosto 2025, il noleggio a lungo termine ha immatricolato 244 mila auto, in crescita del 10,5% rispetto allo stesso periodo del 2024. A fare la differenza sono state le società *captive*, quelle legate alle case automobilistiche, che hanno quasi raddoppiato i volumi (+52,5% per 134 mila unità). Gli operatori indipendenti hanno segnato invece un calo del 17,3% (a quota 110 mila).

Determinante, secondo Viano, è stato il nuovo regime fiscale sui *fringe benefit*, il cui calcolo da inizio 2025 non è più basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma sulla tipologia di alimentazione del veicolo (elettrico, ibrido plug-in, altri). La tassazione è oggi al 10% sulle tabelle Aci per i

full electric, al 20% per i veicoli ibridi plug-in e al 50% per tutte le altre motorizzazioni.

«Di fatto, la tassazione è quasi raddoppiata non solo per le auto diesel e a benzina, ma anche per i full hybrid, mild hybrid, bifuel e Gpl, tra i più diffusi nelle flotte aziendali, nonostante offrano benefici ambientali superiori — riflette Viano —. A nostro avviso serve un intervento correttivo urgente per rivedere la fiscalità dei *fringe benefit* e porre rimedio a un danno evidente: il calo delle immatricolazioni comporta infatti anche minori entrate per lo Stato. Nel mondo del noleggio le conseguenze sono già visibili: cresce la durata media dei contratti stipulati dalle aziende clienti e aumentano le proroghe, mentre la domanda di nuovi veicoli rallenta».

Poco potrà fare per il mercato dell'auto, secondo Viano, la nuova campagna di incentivi in partenza a metà ottobre. «La mancanza di una programmazione chiara, con tempistiche in continua evoluzione, continua a creare molta confusione tra i consumatori. Più che di incentivi, al mercato servirebbe un quadro fiscale più chiaro con una prospettiva di medio/lungo termine, con interventi ad esempio per l'aumento della deducibilità dei costi per le auto aziendali in pool e per una detraibilità dell'Iva più al-



Peso:61%

ta, perlomeno per le auto a basse emissioni». Per creare un contesto favorevole alla transizione elettrica, «è auspicabile che il governo si impegni di più per sviluppare una rete capillare di colonnine per la ricarica elettrica, un investimento strategico non solo per le motorizzazioni Bev ma anche per i modelli plug-in, tra i più richiesti oggi dalle aziende per le loro flotte», prosegue Viano.

Il tema dei costi energetici pesa ulteriormente sul quadro generale. «Con lo scoppio del conflitto in Ucraina, il prezzo dell'energia è salito dai 20 centesimi a circa 1 euro per kilowattora e non è più tornato ai livelli precedenti. Una dinamica che ha reso l'auto elettrica molto meno competitiva rispetto alle attese, con costi di utilizzo che sono diventati analoghi a quelli delle vetture tradizio-

nali», riflette il presidente.

Il breve termine mostra invece segnali positivi: immatricolazioni (+6,1% nel primo semestre, con 76 mila acquisti), flotta e fatturato restano in crescita, mentre i giorni medi di noleggio non aumentano. «Il comparto meriterebbe un maggiore sostegno da parte delle istituzioni per il suo ruolo a supporto della mobilità del Paese e del turismo, con tariffe che stanno diventando oltretutto sempre più competitive».

Accanto al tema dei *fringe benefit* l'associazione solleva altre questioni cruciali. In particolare, chiede di superare l'attuale regime di tassazione provinciale per bollo e Imposta Provinciale di Trascrizione, che rende la gestione amministrativa estremamente complessa per le aziende del settore. «Il sistema attuale

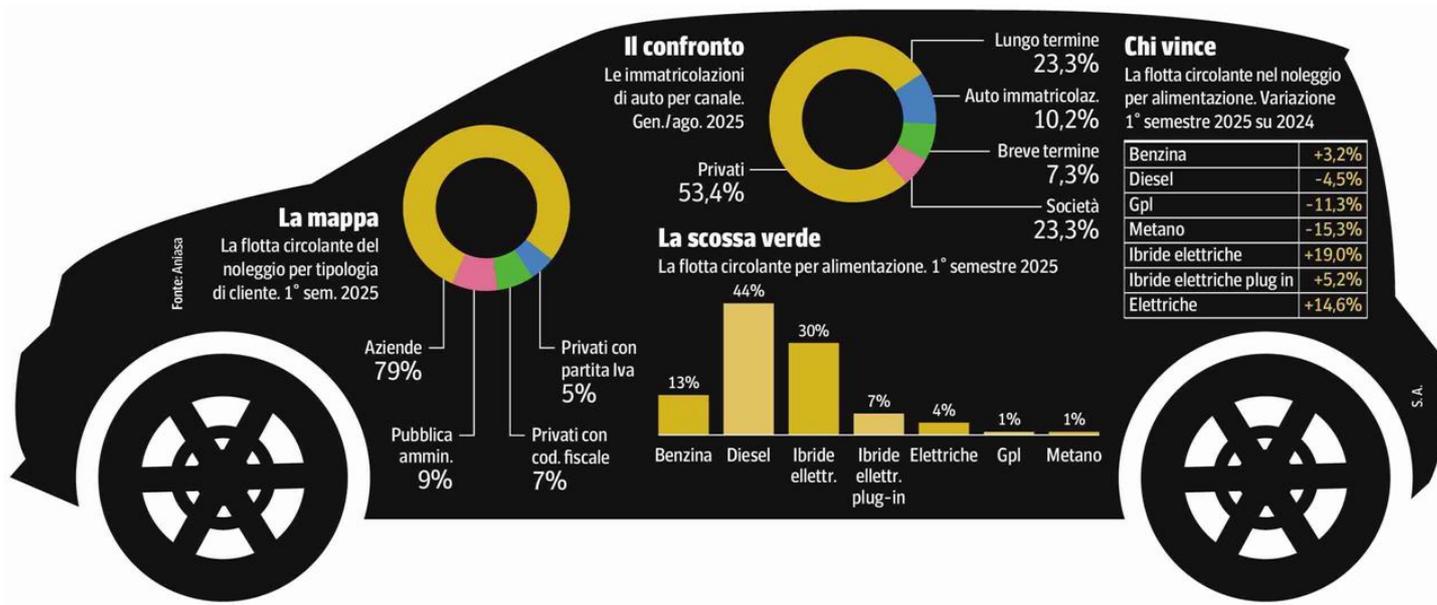
si basa su criteri di territorialità ormai superati. Le vetture a noleggio, pur immatricolate in una provincia, circolano su tutto il territorio nazionale. Serve quindi una disciplina unica a livello centrale», conclude il presidente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'analisi**

Alberto Viano, presidente Aniasa: la tassazione è quasi raddoppiata non solo per diesel e benzina, ma anche per i full hybrid, mild hybrid, bifuel e Gpl



Peso: 61%

**FLOTTE AZIENDALI**

# Panda e Tiguan le più richieste E nel breve entra Mg 3

Nelle classifiche 2025 Volkswagen e Saic erodono il primato Fiat  
Sui veicoli commerciali resiste il diesel. La sorpresa dei furgoni a gas

di **LUCIO TORRI**

**I**l primo semestre del 2025 ha confermato il ruolo strategico del noleggio nel mercato automobilistico italiano: oltre un'auto nuova su tre immatricolata nel Paese proviene infatti da società di renting. Un settore che, nonostante le difficoltà generali del mercato, continua a giocare una funzione sempre più centrale per la mobilità, con dinamiche differenti tra noleggio a lungo termine e a breve termine.

Secondo l'analisi condotta da Aniasa con l'elaborazione di Dataforce su fonte del ministero Infrastrutture e trasporti e dell'AcI, nel renting a lungo termine la classifica conferma Fiat Panda come il modello più immatricolato del semestre, con più di 13.600 targhe, malgrado un calo del 7% dal 2024. Tuttavia, nel solo secondo trimestre, in testa si posiziona Volkswagen Tiguan che, con 3.658 unità (+33,6%), ha superato di misura la citycar torinese.

Dietro a queste due protagoniste si fanno largo, sempre nei sei mesi, modelli in forte ascesa: Citroën C3 (+80,6%), Bmw X1 (+37,9%) e Renault Clio (+48,3%). Nei veicoli commerciali leggeri si conferma al primo posto Fiat Doblò, che ha quasi raddoppiato le immatricolazioni nel semestre, seguito da Fiat Ducato, in leggero calo, Fiat Scudo (+55%) e Ford Transit (-18,1%).

Se il lungo termine è dominato da modelli consolidati, il breve termine racconta invece un mercato in fermento, pronto a premiare le novità. La nuova MG 3 è in testa con 5.120 veicoli immatricolati; la Fiat 600, lanciata da poco più di un anno, segue con 4.197 targhe (ma conquista la leadership nel secondo trimestre). In forte ascesa anche la Peugeot 208, con una crescita del 400% e 3.985 unità, mentre al quarto e quinto posto sono la Jeep Avenger e la Ford Puma, entrambe in netto aumento. Tra i veicoli commerciali leggeri resiste in cima l'Iveco Daily, pur con numeri in calo. Seguono Fiat Ducato, il cinese Byd Etp3, Ford Transit e Ford Transit Custom.

Analizzando le alimentazioni, sempre nel lungo termine la benzina, comprese le mild hybrid, guida il mercato con oltre il 45%. In calo deciso il diesel, che perde il primato e scende al 27,4%. Il vero dinamismo arriva dalle ibride e dall'elettrico: le full e plug-in hybrid insieme si avvicinano al 20%, in particolare grazie alle plug-in (+62%). Le auto a batteria raggiungono il 6,8% mentre le vetture a gas, seppure in forte crescita (+64%), rimangono marginali, poco sopra l'1%.

Nei veicoli commerciali leggeri a noleggio lungo termine, il diesel resta imprescindibile (con poco meno dell'85%), benché in calo. Seguono la ben-

zina, il 9,3%, e le elettriche pure (in crescita di oltre il 30%, share del 4,5%), mentre le ibride restano quasi assenti.

Il noleggio a breve termine presenta dinamiche differenti. Qui la benzina domina con il 63,3%, seguita dal diesel (14,1%) e dalle full hybrid (12,9%), che hanno più che triplicato le immatricolazioni. Le plug-in, pur in crescita (+140%), arrivano al 6,3%, mentre le elettriche passano da 955 a 2.513 unità, raggiungendo il 3,1% del mercato. Sorprende l'ingresso delle auto a gas, prima quasi assenti e ora in ascesa con una quota dell'1,65%.

Anche tra i veicoli commerciali leggeri del breve termine il diesel resta centrale (con meno dell'85%), anche se in decremento. Le alternative sono limitate: benzina, ibride e gas non incidono mentre l'elettrico, in forte crescita, conquista uno spazio significativo con l'11%, diventando di fatto l'unica vera opzione al gasolio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 41%



Peso:41%