Sul noleggio pesa il fisco

Il noleggio a lungo termine tiene botta nelle immatricolazioni, ma potrebbe fare di più con un trattamento fiscale allineato al resto d'Europa

Guerra Russia-Ucraina, questione energetica, incertezza politica culminata con le elezioni del 25 settembre: il contesto internazionale e italiano è difficile. Eppure, il noleggio sembra resistere. Da gennaio a settembre 2022, nel nostro Paese le società di noleggio a lungo termine hanno acquistato **210.000 vetture**, con un aumento del 6% sullo stesso periodo del 2021. Un risultato migliore di quello messo a segno dal mercato totale, che include, fra l'altro, anche le auto acquistate dai privati e dalle aziende, e che nei primi nove mesi dell'anno è sceso del 16%. In realtà, il noleggio avrebbe potuto fare di più, ma i ritardi nelle consegne agli operatori del settore hanno frenato le immatricolazioni. Inoltre, pesa la questione fiscale.

UNA "STAMPELLA" SEMPRE PREZIOSA

Come in passato, il noleggio si è confermato una bombola di ossigeno vitale per un **comparto asfittico**: aziende e professionisti preferiscono prendere le vetture in affitto per anni, anziché comprarle. La tendenza va emergendo anche tra i privati senza partita Iva.

LA QUESTIONE FISCO E IL NUOVO GOVERNO

In Italia, le aziende e i titolari di partita Iva possono detrarre soltanto il 40% dell'Iva dei costi di noleggio, contro il 100% ammesso in Francia, Germania e Spagna. È rimasta **lettera morta** la proposta che la filiera del noleggio aveva avanzato al governo nel 2021. Era basata su una semplice logica, in ottica di decarbonizzazione: meno l'auto presa in affitto inquina, più alta è la detrazione, sino al 100% per le elettriche. Che cosa ne pensa il governo Meloni?

SALVATORE SALADINO
Country Manager della Dataforce Italia

La fiscalità dell'auto è penalizzante

Prendiamo la sfera di cristallo: che cosa si vede nei prossimi mesi per il noleggio e per il mercato italiano totale?
Prevediamo una chiusura dell'anno 2022 a 264.000 immatricolazioni di noleggio a lungo termine, quasi 23.000 in più rispetto al 2021. Con una crescita del 9,4% e una quota di mercato del 21,2%. Questi numeri sono influenzati anche dall'accelerazione delle consegne degli ultimi mesi di automobili ordinate dai clienti quasi un anno fa. Per quanto riguarda il mercato italiano nel suo insieme, prevediamo che si toccheranno le 1.243.000 unità, in discesa del 14,9%.

Le vendite delle elettriche sono in calo: il noleggio a lungo termine potrà ridare slancio a queste auto e fare da trampolino di lancio?

Tutte le tabelle sono frutto di elaborazioni della Dataforce Italia su fonte del ministero delle Infrastrutture

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

QUATTRO PUNTI CHIAVE

NOLEGGIO AUTO A LUNGO TERMINE

Il cliente (azienda o privato con partita Iva) versa canoni mensili alla società proprietaria della vettura per una durata **da 18 a 72 mesi**. In cambio, utilizza l'auto per una certa percorrenza. Il costo include Rca più Kasko, bollo, manutenzione ordinaria e straordinaria, soccorso stradale.

LE SOCIETÀ LOCATARIE

Si dividono in quattro categorie. Sono chiamate "Top" le grandi aziende (di proprietà di **gruppi bancari**) che noleggiano modelli di diversi costruttori. Le "Captive", emanazione delle case auto, offrono solo modelli del marchio. Le "Medium" sono indipendenti su base locale; poi ci sono le piccole.

BOLLO AUTO, COME FUNZIONA

Sino al 2020 era il noleggiatore a pagare il bollo auto (la tassa di proprietà regionale). Ma ora una norma obbliga l'utente a versare il balzello, mandando in tilt le regioni. La soluzione? **La società paga la tassa**, dietro delega del cliente, che restituisce l'importo spalmato nei vari canoni.

CHI DEVE PAGARE LE MULTE

Dal 10 novembre 2021, per le infrazioni rilevate con telecamere, paga il guidatore. Il noleggiatore non è più **obbligato in solido**. E non sborsa un euro neppure se il trasgressore se ne lava le mani. Un onere in meno per le società di noleggio. E una responsabilità in più per i clienti.

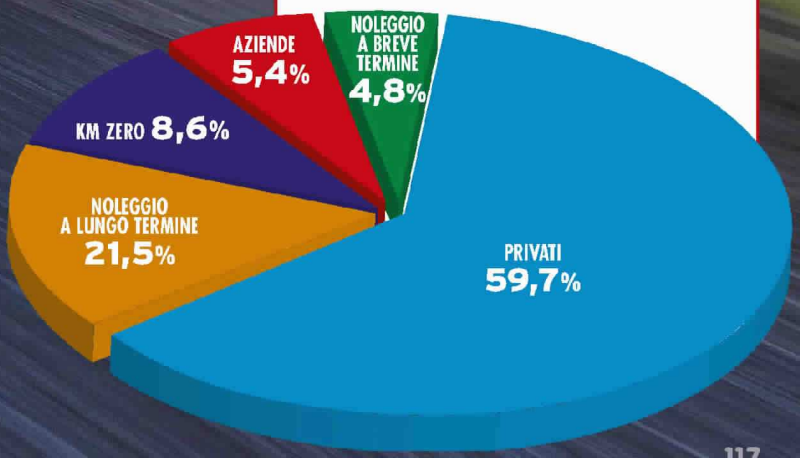
SU 980.000 UNITÀ VENDUTE, IL 22% VA AL NOLEGGIO LUNGO

I numeri delle vendite nei nove mesi del 2022 sono impietosi, visto che non si arriva **nemmeno a un milione** di targhe. Un risultato così negativo non lo si vedeva dal 2013 (funestato dal Covid, il 2020 fa storia a sé). Come si evince dal grafico in basso, su 100 vetture, meno di 60 sono state comprate dai privati senza partita Iva: si tratta degli acquisti delle famiglie, diminuiti in assoluto (-20%) e in quota (-3%). Invece, le consegne alle società di noleggio crescono rispettivamente del 6% e del 5%.

NESSUN SORRISO

A picco il terzo canale per importanza, quello delle km 0 (le autoimmatricolazioni) e gli acquisti delle aziende (che si orientano verso l'affitto a lungo termine). Idem il noleggio breve (auto prese in affitto da uno a 30 giorni), penalizzato anche da **problemi nelle consegne** e dal fatto che ci si sposta meno rispetto all'era pre-coronavirus.

ECCO CHI HA COMPRATO LE VETTURE	GENNAIO/SETTEMBRE 2022	2021
PRIVATI	585.421	734.110
NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	210.129	198.028
KM ZERO	84.562	116.171
AZIENDE	52.978	57.360
NOLEGGIO A BREVE TERMINE	46.987	63.295
TOTALE	980.077	1.168.964



No. Il contributo del noleggio, e di tutte le altre formule di acquisizione, sarà modesto. Non è nemmeno più una questione infrastrutturale, ma di prezzi troppo elevati e di aumento del costo dell'energia a dissuadere il consumatore.

Qual è l'effetto freno della tassazione delle auto in Italia sul noleggio a lungo termine?
Non è diverso da quello che esercita su tutte le altre modalità di acquisto. È tutta la fiscalità del comparto auto a fare pena in Italia. All'estero ci guardano come se fossimo letteralmente dei marziani, e non si spiegano come facciano le aziende a comprare o a noleggiare automobili visto che le deduzioni e detrazioni concesse sono noccioline rispetto a quelle di altri Paesi europei.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

BUSINESS **FLOTTE** NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI

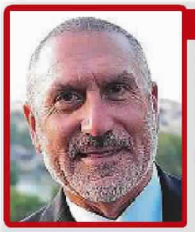
Dal classico contratto con restituzione finale della vettura, alla formula che dà la possibilità di comprarla

Il ventaglio di offerte si allarga

A fare la parte del leone è la formula classica: uso dell'auto e una serie di servizi per un certo numero di chilometri, con restituzione della vettura a fine contratto. Generalmente, il contratto fissa una **penale** per il cliente che sfora il tetto concordato (€ 0,2 per ogni chilometro in più). Mentre chi ha percorso meno strada riceve un accredito che corrisponde a circa € 0,1 per km. Il bonus è decisamente inferiore alla sanzione e avvantaggia le società di noleggiatori, che godono della massima libertà nel determinare questi due parametri. Ma "corteggiano" i responsabili delle flotte aziendali, diversificando le proposte

MI PIACE, LA COMPRO

Per esempio, sta facendo tendenza il noleggio a lungo termine che dà al cliente la possibilità di **acquistare la vettura** a fine contratto. Il prezzo dell'automobile viene stabilito raramente alla firma del contratto; più spesso, la società determina il valore dell'usato in base alle condizioni del veicolo e alla percorrenza effettuata.



GIUSEPPE BENINCASA
Direttore generale dell'Aniasa
(Associazione nazionale dell'autonoleggio)

Il noleggio svecchia il parco auto

Quale ruolo riveste il noleggio lungo nella transizione ecologica?
Il noleggio è un acceleratore della diffusione dei veicoli a basse emissioni. Il settore già oggi immatricola il 47% delle vetture ibride presenti sul mercato e il 29% delle elettriche. Inoltre, le flotte supportano il rinnovo del parco. Infatti, la vita media dei mezzi in affitto è di quattro anni, contro gli 11,8 anni del circolante. Inoltre, grazie al noleggio, viaggiano vetture usate di ultima generazione, con prezzi e quindi canoni mensili inferiori.

Il clima d'incertezza attuale come sta incidendo sulle scelte delle flotte aziendali?
I ritardi nella produzione di vetture cui ormai assistiamo da un biennio, i timori legati all'economia e le discutibili politiche di incentivi statali stop&go hanno rallentato le immatricolazioni degli anni scorsi. Col risultato che sono meno frequenti i rinnovi dei parchi auto, e più probabili le proroghe dei contratti di noleggio già in essere.

Quindi, da noi, quanti mezzi in affitto lungo viaggiano?
Siamo a oltre un milione di unità a noleggio a lungo termine. In costante aumento, potrebbe crescere ancora grazie alla defiscalizzazione e a incentivi statali mirati.

I CLIENTI AMANO UN AFFITTO LUNGO DA TRE A QUATTRO ANNI

Nel noleggio a lungo termine, il 42% degli utilizzatori predilige contratti che durano da 37 a 48 mesi. Mentre il 32% si orienta verso formule da 25 a 36 mesi; e solo un cliente su 10 punta a contratti over 49 mesi. Quelli inferiori ai 18 mesi rientrano nel cosiddetto **noleggio a medio termine** (chiamato anche "abbonamento"), per il quale è comunque previsto un limite di percorrenza. Il cliente, però, può rinnovare o chiudere anticipatamente il contratto (e talvolta anche cambiare vettura) senza subire penali.

Fino a 6 mesi	Da 7 a 12 mesi	Da 13 a 24 mesi	Da 25 a 36 mesi	Da 37 a 48 mesi	Da 49 a 60 mesi	Oltre 61 mesi
Per il 2,9% dei clienti	Per il 3,1% dei clienti	Per il 6% dei clienti	Per il 31,7% dei clienti	Per il 42,2% dei clienti	Per l'11,4% dei clienti	Per il 2,7% dei clienti

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Non solo auto: è mobilità totale

Si fa largo il noleggio a lungo termine a 360 gradi, che include più veicoli in un unico "pacchetto": automobili, ma anche scooter e monopattini elettrici

Come muoversi nel caos delle nostre città, a rischio di sciopero dei mezzi pubblici e con i centri storici invasi da piste ciclabili e micro (o macro) zone a traffico limitato? Lì dove l'automobile aziendale spesso non circola agilmente, **la soluzione è lo scooter**, magari elettrico per risparmiare sul carburante. Ma i fleet manager puntano anche sulle biciclette e sui monopattini elettrici destinati a brevi percorsi protetti. Insomma, la mobilità a noleggio a lungo termine diventa a 360 gradi. In modo da dribblare inefficienze e scioperi dei mezzi pubblici.

LI PRENOTI AL VOLO CON LE APP

Per intercettare il fenomeno, le società di noleggio propogono ad aziende e partite Iva una flotta composta da auto, scooter e monopattini elettrici a fronte del versamento di un solo canone mensile. Cui **associare**, naturalmente, **polizze** assicurative e servizi di manutenzione per tutto il parco aziendale. In parallelo, nelle aziende è utile la condivisione di questi veicoli fra dipendenti e collaboratori, che possono prenotarli tramite app per telefonino.

NOLEGGIO LUNGO: CHI SALE E CHI SCENDE

I QUATTRO TIPI DI SOCIETÀ	GENNAIO-SETTEMBRE 2022	2021
1 TOP	112.786	103.427
2 CAPTIVE	91.286	91.426
3 MEDIUM	4.192	2.283
4 PICCOLE	1.865	892
TOTALE	***210.129***	***198.028***

LE PRIME 18 SOCIETÀ	2022	2021
1 LEASYS	35.552	43.027
2 ARVAL	34.606	40.810
3 ALD AUTOMOTIVE	25.417	17.721
4 LEASEPLAN	22.294	21.095
5 VOLKSWAGEN LEASING	22.140	19.278
6 DRIVALIA LEASYS RENT	14.340	-
7 UNIPOLRENTAL	12.775	7.366
8 ALPHABET	7.479	7.594
9 SIFÀ	5.782	4.477
10 KINTO ITALIA	3.673	1.844
11 MERCEDES-BENZ LEASE ITALIA	3.603	4.842
12 FREE2MOVE LEASE	3.476	7.299
13 ATHLON	2.810	1.453
14 ES MOBILITY	2.384	2.870
15 RENT2GO	1.759	437
16 RAC PLURIMENSILE	1.494	3.352
17 LINK&CO ITALY	1.033	562
18 AUTOSYSTEM	793	364
TOTALE (CON ALTRE SOCIETÀ)	***210.129***	***198.028***

Con oltre 10.000 immatricolazioni in più rispetto al 2021, le società di noleggio a lungo termine "**Top**" sfiorano quota 113.000 unità prendendo il largo sulle "Captive", stabili a 91.000. Lontanissimi, seppure in forte aumento, i player di medie e piccole dimensioni.

LOTTA SERRATA AL VERTICE

Nella classifica delle società, la leadership va nuovamente a Leasys (di FCA Bank del gruppo Stellantis), che si assesta a quasi 36.000 vetture, tallonata a soli 1000 esemplari di distanza da **Arval** (BNP Paribas). Invece, il balzo del 45% vale la terza piazza ad ALD Automotive con oltre 25.000 unità. Esordisce in classifica al sesto posto, a 14.000 vetture, Drivalia Leasys Rent che raccoglie l'eredità di Leasys e, entro il primo semestre del 2023, avrà come unico azionista Crédit Agricole Consumer Finance. In evidenza anche UnipolRental (del colosso assicurativo UnipolSai) e Kinto Italia (gruppo Toyota), con incrementi, rispettivamente, del 73 e del 99%.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Telematica fa rima con efficienza

Effettuata in remoto, la verifica delle percorrenze e dello stile di guida consente di risparmiare

Fra le innovazioni più apprezzate dai fleet manager nel settore del noleggio auto a lungo termine, ci sono quelle legate alla telematica. Parliamo di "scatole nere": grazie al Gps, questi dispositivi montati a bordo delle vetture rilevano diverse informazioni dei veicoli, a cominciare dalla posizione. Da remoto, le aziende analizzano le percorrenze dei mezzi, e lo stile di guida di dipendenti e collaboratori, per individuare e **limitare le criticità** nell'uso delle auto. Abbattendo i consumi di carburante (oppure di corrente elettrica, a seconda del veicolo), l'efficienza della flotta può migliorare parecchio. A beneficio anche dell'ambiente e del risparmio energetico.

CANONI MENO PESANTI

Le soluzioni avanzate di mobilità connessa consentono pure di ricostruire la dinamica degli eventuali incidenti, alleggerendo le tariffe mensili di affitto. E, in caso di furto, sono meno difficili la localizzazione e il recupero dei mezzi, a vantaggio dei **costi assicurativi** e dei canoni: un problema, quello dei ladri d'auto, particolarmente sentito in Italia, dove si viaggia al ritmo di 100.000 veicoli l'anno che spariscono, specie in regioni quali Campania, Lazio, Puglia, Sicilia e, quinta, la Lombardia.

LA FIAT PRIMEGGIA SENZA AVVERSARI

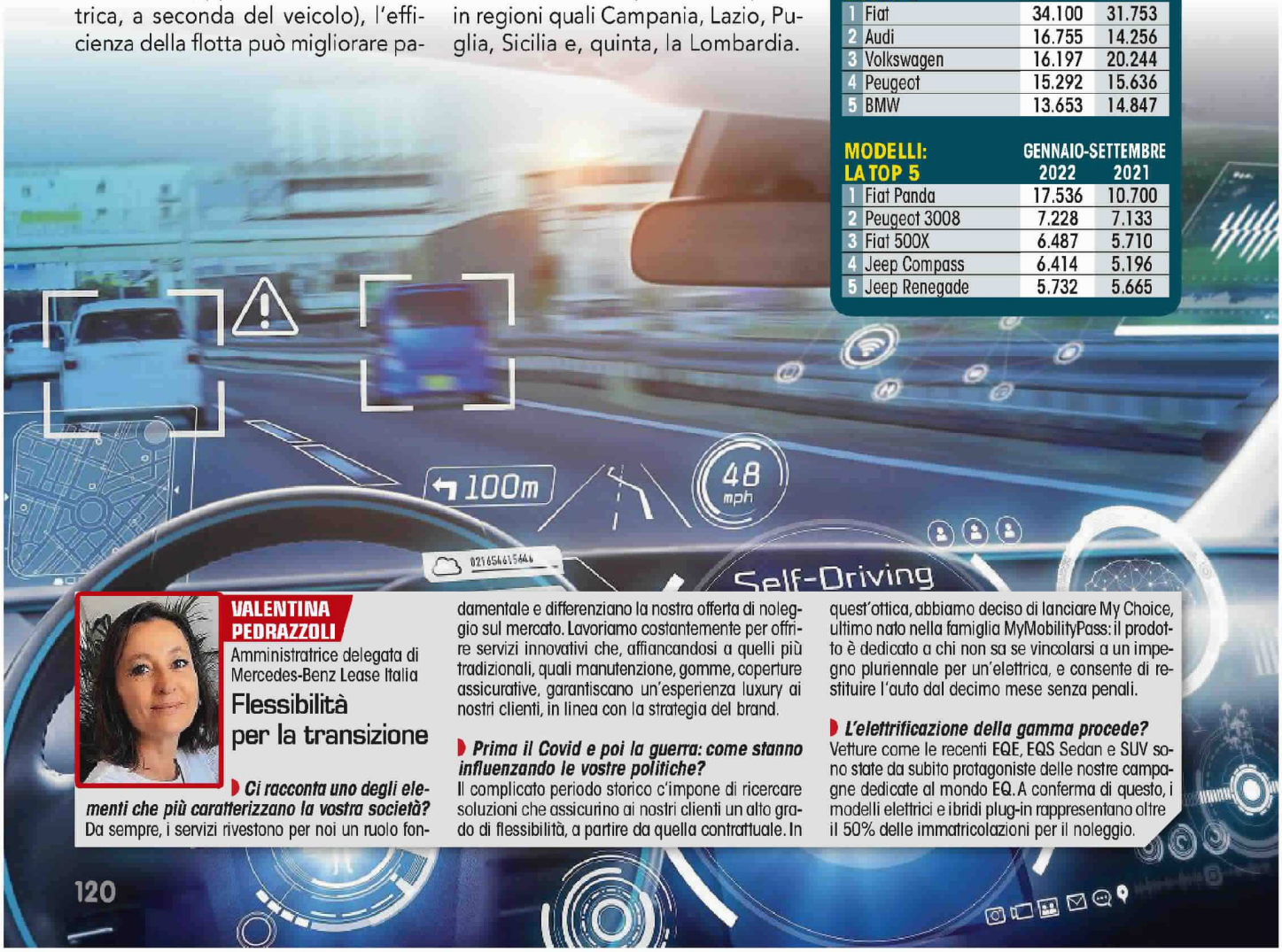
Fra le prime cinque marche, comanda la Fiat con 34.100 unità immatricolate dalle società di noleggio e un **aumento del 7%**. Staccatissima al secondo posto, con 16.800 esemplari, è l'Audi: che, tuttavia, archivia la crescita più forte (+18%).

IL RECORD DELLA PANDA

Con 18.000 consegne e un rialzo del 64%, la Fiat Panda trascina gli altri modelli del **gruppo Stellantis**: Peugeot 3008, Fiat 500X, Jeep Compass e Renegade.

MARCHE: LA TOP 5	GENNAIO-SETTEMBRE 2022	2021
1 Fiat	34.100	31.753
2 Audi	16.755	14.256
3 Volkswagen	16.197	20.244
4 Peugeot	15.292	15.636
5 BMW	13.653	14.847

MODELLI: LA TOP 5	GENNAIO-SETTEMBRE 2022	2021
1 Fiat Panda	17.536	10.700
2 Peugeot 3008	7.228	7.133
3 Fiat 500X	6.487	5.710
4 Jeep Compass	6.414	5.196
5 Jeep Renegade	5.732	5.665



VALENTINA PEDRAZZOLI

Amministratrice delegata di Mercedes-Benz Lease Italia

Flessibilità per la transizione

Ci racconta uno degli elementi che più caratterizzano la vostra società?

Da sempre, i servizi rivestono per noi un ruolo fondamentale e differenziano la nostra offerta di noleggio sul mercato. Lavoriamo costantemente per offrire servizi innovativi che, affiancandosi a quelli più tradizionali, quali manutenzione, gomme, coperture assicurative, garantiscano un'esperienza luxury ai nostri clienti, in linea con la strategia del brand.

Prima il Covid e poi la guerra: come stanno influenzando le vostre politiche?

Il complicato periodo storico c'impone di ricercare soluzioni che assicurino ai nostri clienti un alto grado di flessibilità, a partire da quella contrattuale. In quest'ottica, abbiamo deciso di lanciare My Choice, ultimo nato nella famiglia MyMobilityPass: il prodotto è dedicato a chi non sa se vincolarsi a un impegno pluriennale per un'elettrica, e consente di restituire l'auto dal decimo mese senza penali.

L'elettrificazione della gamma procede?

Vetture come le recenti EQE, EQS Sedan e SUV sono state da subito protagoniste delle nostre campagne dedicate al mondo EQ. A conferma di questo, i modelli elettrici e ibridi plug-in rappresentano oltre il 50% delle immatricolazioni per il noleggio.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Nel noleggio a lungo termine, le elettriche non sfondano. Mancano un piano pluriennale di incentivi corposi e un'adeguata rete di colonnine di ricarica

La (lentissima) marcia dell'auto elettrica

Chi sperava che il noleggio a lungo termine fosse, nel nostro Paese, un propellente immediato per la diffusione delle automobili elettriche è rimasto deluso: nei primi nove mesi del 2022, le immatricolazioni delle vetture a pila sono calate. Tra le cause, al di là della mancanza di un piano pluriennale di corposi incentivi, l'inadeguatezza delle rete delle colonnine pubbliche di ricarica lungo tutto lo Stivale, indispensabili per viaggiare riducendo l'ansia da autonomia.

BUROCRAZIA, CHE PALLA AL PIEDE!

In Italia, infatti, esistono 32.776 punti di ricarica in 16.700 stazioni. Numeri tutt'altro che trascurabili, se messi in relazione alle 160.000 vetture elettriche che circolano sulle nostre strade. Il fatto è che soltanto il 10% di questi impianti è a corrente continua, permettendo "rifornimenti" abbastanza rapidi, contro il 90% a corrente alternata. Inoltre, più di **una su 10 è inutilizzabile**: per ragioni burocratiche, il distributore di energia non può collegarsi alla rete elettrica...

DARIO CASIRAGHI

Direttore generale della Arval Italia

Giochiamo d'anticipo per offrire la proposta su misura

Limitandoci alle aziende e alle partite Iva, quanti sono i vostri clienti in Italia? E quali, invece, gli obiettivi per l'anno prossimo?
Nel nostro Paese, i clienti sono circa 47.000. Nel 2023, ci concentreremo soprattutto su tre direttrici. In primo luogo, la proattività, ossia la capacità di anticipare le esigenze delle aziende, ma anche l'innovazione e la digitalizzazione. Così da ampliare il ventaglio dei nostri servizi e offrire un sempre più soddisfacente customer journey, vale a dire l'esperienza che il cliente fa durante il noleggio.

Che cosa rappresenta, per voi, la cosiddetta mobilità integrata?
È uno dei pilastri del piano strategico Arval Beyond. Oltre al noleggio a lungo termine, siamo in grado di proporre quello a medio termine, il corporate car sharing e, da poco, il bike sharing, più i servizi accessori per la gestione della mobilità aziendale.

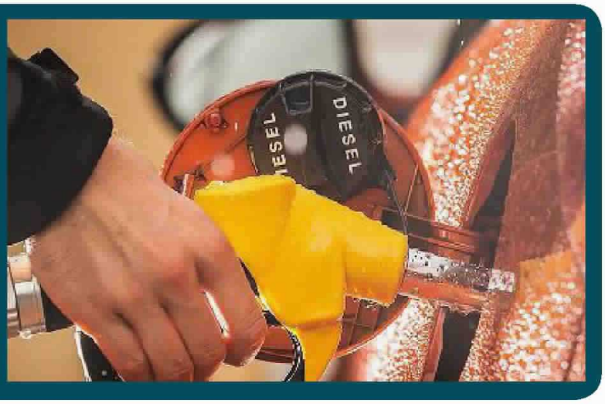
Sempre parlando di aziende e partite Iva, verso quali tipi di motori si orientano i vostri clienti?
È cresciuta l'attenzione verso la sostenibilità e questo si è tradotto in un incremento delle richieste e della proposta di veicoli elettrificati che, attualmente, rappresentano circa un quarto delle immatricolazioni, con una quota maggioritaria di auto ibride.

DIESEL E BENZINA, ALTRO CHE ADDIO

Basandosi sulle richieste di aziende e titolari di partita Iva, le società di noleggio a lungo termine hanno preferito immatricolare le auto a gasolio, aumentate del 4% a 90.000. In crescita (+11%) pure quelle a benzina, mentre flettono le elettriche. Un paradosso, visto che l'Ue osteggia le vetture tradizionali, spingendo quelle a batteria.

LE SETTE TIPOLOGIE A NOLEGGIO

ALIMENTAZIONE	GENNAIO-SETTEMBRE 2022	2021
A GASOLIO	90.121	86.002
A BENZINA	65.008	58.516
IBRIDE PLUG-IN	24.995	24.020
IBRIDE	12.005	11.090
ELETTRICHE	9.999	12.900
A GAS	8.001	5.500
TOTALE	*210.129*	*198.028*



Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.