

BUSINESS FLOTTE NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI

Sprint di metà anno

Dopo un 2024 ostico, nei primi sei mesi del 2025 il noleggio auto torna a crescere. Ma la nuova tassazione dei fringe benefit impatta sui risultati degli operatori non "captive"

Il noleggio a lungo termine chiude la prima metà dell'anno in positivo. Nei primi sei mesi sono state immatricolate con questa formula 205.985 auto (+11,3% rispetto al primo semestre del 2024, quando ci si era fermati a 185.008). Un risultato interessante se si considera che, nel nostro Paese, da gennaio a giugno il mercato dell'auto è calato nel complesso del 3,6%. Il noleggio a lungo termine rappresenta ora quasi il 24% delle vetture "fresche di targatura", mentre nello stesso periodo del 2024 era il 20,7%.

LE CASE PUNTANO SUL NOLEGGIO "IN CASA"

La crescita è sospinta dal forte aumento delle immatricolazioni delle società di noleggio "captive" (quelle che fanno capo alle case auto), con i costruttori che adottano strategie commerciali molto aggressive, nei confronti dei privati come delle aziende.

LA NUOVA TASSAZIONE FA DA "ZAVORRA"

I noleggiatori generalisti sono invece in difficoltà. Il problema è la nuova tassazione sulle auto fornite dalle aziende ai dipendenti come fringe benefit, che avvantaggia le ibride plug-in e le elettriche a scapito delle più pratiche e quindi gettonate auto a benzina o a gasolio (anche mild o full hybrid). Dato che il provvedimento riguarda solo i nuovi contratti, le aziende rinviavano il più possibile il rinnovo delle flotte per evitare le nuove imposte.

PRIVATI IN FORTE CRESCITA

Nei mesi fino a giugno il 78,4% dei veicoli (commerciali inclusi) immatricolati per il noleggio a lungo termine è andata ai clienti professionali. I privati (con o senza partita Iva) restano la minoranza, ma in crescita: il 21,6%, mentre a fine 2024 erano il 16,8%.

SUV E CROSSOVER A GRADNE RICHIESTA

Per l'Unrae, il 58,5% di tutti i contratti stipulati nel noleggio a lungo termine riguarda crossover o suv. Sono preferiti i modelli medi o piccoli, ma anche quelli grandi come la Mercedes **GLC** superano le wagon (con l'11,5% di tutti i contratti invece del 10%)



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

LE COMPATTE PRENDONO SLANCIO

Pur in calo, la Fiat Panda resta l'auto con più immatricolazioni nel lungo termine: vedremo come andrà la recentissima Grande Panda, che c'è sia a "pila" sia mild hybrid (la prova è a pagina 72). Fra le suv Volkswagen Tiguan e BMW X1 c'è la crossoverina Citroën C3, salita dal 5° al 3° posto e che nasce sulla stessa base della Grande Panda. Quinta è la Renault Clio, che ha scalzato la suv Kia Sportage: la francese è l'ultima utilitaria rimasta anche diesel.

PER ORA LE CINESI ERANO INDIETRO

I modelli cinesi giunti a "valanga" negli ultimi tempi sono fuori classifica.

Nel lungo termine si distingue solo la BYD con 2785 immatricolazioni. Più staccate le Omoda e le Jaecoo, con 540 unità registrate, e la Leapmotor (141).



NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENNAIO-GIUGNO 2025	GENNAIO-GIUGNO 2024	DIFFERENZA %
1 Fiat Panda	13.637	14.668	-7,0%
2 Volkswagen Tiguan	7178	4600	+56,0%
3 Citroën C3	6587	3646	+80,7%
4 BMW X1	5592	4055	+37,9%
5 Renault Clio	4692	3163	+48,3%
TOTALE	205.985	185.008	+11,3 %



SALVATORE SALADINO

Country manager di Dataforce Italia

Spetta al cliente "spingere" per l'adozione di elettriche e plug-in

► **Da gennaio a giugno crescono a doppia cifra le immatricolazioni delle plug-in e delle elettriche: è tutto legato al nuovo regime fiscale dei fringe benefit?**

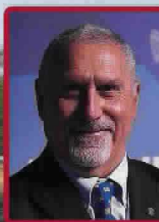
In parte sì, ma in questo caso saranno gli utilizzatori a sollecitare le aziende a spostarsi su queste tipologie di motori per non subire l'impatto in busta paga che penalizza i modelli a gasolio e a benzina (anche mild o full hybrid). Non va dimenticato però che sul mercato sono arrivati molti nuovi modelli elettrici e plug-in hybrid più accessibili.

► **Il noleggio a lungo termine sembra aver resistito bene allo "stop" dell'ecobonus (da gennaio a giugno è cresciuto nel complesso di oltre l'11%), cosa ne pensa?**

Va precisato che fino a maggio del 2024 l'ecobonus non era esteso al noleggio e ciò aveva determinato il risultato negativo messo a segno a fine anno (il dato andava comunque confrontato con un 2023 eccezionalmente positivo per il recupero post-pandemia). Quest'anno il lungo termine è tornato a correre solo grazie alle società captive (+65%), quelle controllate dai costruttori. Le generaliste sono in flessione (-16%).

► **Se il lungo termine delle auto cresce, quello dei veicoli da lavoro è in calo. Alcuni mesi fa era l'opposto. Come se lo spiega?**

Il noleggio a lungo termine vale quasi il 35% del mercato dei veicoli commerciali, più o meno come nel 2024. La "frenata" riguarda tutto il settore. Parliamo di mezzi che si noleggiavano quando ce n'è davvero bisogno e forse l'anno scorso si è solo coperta la necessità di avere mezzi sufficienti per le consegne del cosiddetto ultimo miglio (l'unico fattore di crescita di questo comparto dal periodo del Covid).



GIUSEPPE BENINCASA

Direttore generale dell'Anias
(Associazione nazionale dell'autonoleggio)

C'è un clima diffuso d'incertezza

► **Che impatto sta avendo il nuovo regime fiscale dei fringe benefit sulla durata dei contratti di noleggio?**

La nuova tassazione sta portando a un rallentamento del rinnovo dei contratti e a un forte prolungamento di quelli già in essere. Inoltre, per contenere le spese di gestione dei veicoli elettrici o plug-in (avvantaggiati dal nuovo regime fiscale) le aziende scelgono sempre di più modelli elettrificati compatti (e meno costosi) come le crossoverine, a scapito delle suv medio-grandi.

► **Nonostante il gran numero di modelli arrivati in Italia i marchi cinesi non "sfondano" ancora nel lungo termine. Come lo spiega? Come vede la tenuta del valore residuo delle cinesi nei prossimi anni?**

I noleggiatori hanno già sottoscritto diversi accordi con le case cinesi, ma per il momento all'ampia offerta di modelli non corrisponde una domanda altrettanto grande da parte degli utilizzatori. Nonostante le cinesi siano assai competitive a livello qualitativo e tecnologico, pesano i timori su reti d'assistenza non del tutto strutturate, per quanto in espansione. Gran parte dei modelli sono poi elettrici o plug-in hybrid, esposti quindi a una svalutazione del valore residuo (ormai pari a quello delle concorrenti occidentali) che risente del rapido ricambio tecnologico.

► **Cosa si aspetta dal noleggio a lungo termine nella seconda metà di quest'anno?**

Ci aspettiamo un recupero rispetto alla complessa situazione delineatasi a fine 2024, ma in prospettiva il comparto sta frenando. Nonostante il noleggio a lungo termine sia ancora in buona salute, il prolungamento dei contratti rappresenta un campanello d'allarme. Dista molte preoccupazioni pure la stagnazione del mercato nazionale dell'auto.



VEICOLI DA LAVORO IN AFFANNO, CON LA FIAT CHE SPADRONEGGIA

Se nel primo semestre di quest'anno il noleggio a lungo termine delle auto è cresciuto, quello dei mezzi commerciali (che ha volumi decisamente più contenuti rispetto a quelli delle vetture, ma che "pesa" per un'immatricolazione su tre di questi veicoli) è andato in negativo. Da gennaio a giugno sono stati targati con questa formula 32.210 mezzi da lavoro: rispetto a un anno fa questo significa che le immatricolazioni sono calate di ben il 14,2% (nello stesso periodo del 2024 si registrava una crescita del 23,8%).

MONOPOLIO TORINESE

Questa tendenza negativa riflette più in generale il cattivo andamento di tutto il mercato dei mezzi da lavoro, con un primo semestre del 2025 chiuso con un "targato" complessivo di 92.868 unità (in calo del 12,6% sul 2024). Fra i primi cinque modelli più scelti, quattro sono della Fiat (la rete d'assistenza capillare avvantaggia il costruttore torinese), con i rinnovati Doblò e Scudo in forte ascesa. L'unico modello straniero in classifica è il Ford Transit che gode di un'ampia disponibilità di carrozzerie e di motori (pure ibridi).

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENN.-GIUGNO 2025	GENN.-GIUGNO 2024	DIFFERENZA %
1 Fiat Doblò	6823	3508	+94,5%
2 Fiat Ducato	3399	3549	-4,2%
3 Ford Transit	2264	2766	-18,2%
4 Fiat Scudo	1786	1149	+55,4%
5 Fiat Panda	1262	2358	-46,5%
IMMATRICOLAZIONI TOTALI	32.210	37.545	-14,2 %



UN TUTTOFARE ANCHE A BATTERIA

Il Fiat Scudo è il veicolo commerciale che, dopo il Fiat Doblò, è cresciuto più di tutti da gennaio a giugno. C'è sia elettrico sia a gasolio ed è stato aggiornato nello stile nel corso del 2024

LA BENZINA DISTANZIA IL GASOLIO

Fonte: Matus-e
luglio 2025

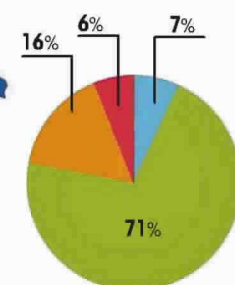


PUNTI DI RICARICA

- 6751 - 13.500
- 1801 - 6750
- 0 - 1800

ITALIA A DUE VELOCITÀ

Dei 67.561 punti di ricarica, la maggioranza è al Nord. In generale prevalgono le prese "lente" in corrente alternata (AC): sono il 71%; discorso opposto in autostrada. Dei 1159 stalli, 985 sono "rapidi" (in continua, DC) e 718 superano pure i 150 kW



AC LENTI

AC VELOCI

DC LENTI

DC VELOCI

Le auto a benzina sono le più scelte nel "lungo termine", con 93.639 immatricolazioni; seguono a distanza quelle a gasolio (in entrambi i casi sono conteggiate pure le mild hybrid). Sommando anche il dato delle ibride full, le vetture a benzina raggiungono una quota di mercato di quasi il 55%. Le diesel, che appena due anni fa erano le preferite, sono le uniche a calare (-16,6%) rispetto al 2024. Risentono sia della nuova tassazione sui fringe benefit, sia di una svalutazione maggiore (dovuta a probabili future limitazioni sulla cir-

colazione legate alle emissioni) che fa crescere la rata mensile.

L'ELETTRICO NON DECOLLA

Crescono parecchio le ibride plug-in e le elettriche, favorite dal nuovo regime fiscale; la loro quota sul totale delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine resta però piuttosto bassa. A frenare la diffusione delle auto a "pila" c'è ancora la minore praticità d'utilizzo, legata anche a una rete di ricarica poco strutturata: in Italia si contano 67.561 punti di ricarica contro i 170.381 della Francia e i 186.563 della Germania.

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENN.-GIUGNO 2025	GENN.-GIUGNO 2024	DIFFERENZA %	QUOTA DI MERCATO GENN.-GIUGNO 2025
VEETURE				
1 A benzina*	93.639	74.979	+24,9%	45,5%
2 Diesel*	56.479	67.754	-16,6%	27,4%
3 Full hybrid	19.359	19.058	+1,6%	9,4%
4 Plug-in hybrid	20.103	12.366	+62,6%	9,8%
5 Elettriche	14.068	9423	+49,3%	6,8%
6 A gas	2337	1428	+63,7%	1,1%
TOTALE	205.985	185.008	+11,3%	100,0%
VEICOLI COMMERCIALI				
1 A benzina*	3.000	3142	-4,5%	9,3%
2 Diesel*	26.842	32.296	-16,9%	83,3%
3 Full hybrid	592	614	-3,6%	1,8%
4 Plug-in hybrid	76	14	+442,9%	0,2%
5 Elettrici	1453	1107	+31,3%	4,5%
6 A gas	247	372	-33,6%	0,8%
TOTALE	32.210	37.545	-14,2%	100,0%

*Include le mild hybrid