

# Indice Articoli ANIASA

25 Giugno 2025

## ANIASA

01/06/2025	AM	FISCO IN CORTO CIRCUITO	Pag. 2
01/06/2025	AM	L'OFFENSIVA DELLE CASE	Pag. 3
01/06/2025	AM	CORRE IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE	Pag. 4
01/06/2025	AM	L'ACCELERATA DELL'AUTO A NOLO	Pag. 5

# Fisco in corto circuito

**La deducibilità e la detraibilità per le auto aziendali risulta punitiva rispetto agli altri Paesi europei. In più è arrivata una tassazione per le auto date ai dipendenti come benefit che, per favorire le plug-in e le Bev, penalizza le full-hybrid**



**L'**automobile ha bisogno di un regime fiscale diverso, in particolare per quanto riguarda l'automobile aziendale. Da anni, anzi da decenni, lo ripetono tutte le associazioni di settore senza che vi sia da parte delle istituzioni un sostanziale accoglimento delle loro istanze. Uno spiraglio sembrava finalmente essersi aperto con la legge delega per la riforma fiscale pubblicata il 14 agosto 2023 per la quale è difficile a questo punto immaginare una concretizzazione entro i 2 anni previsti. La legge di bilancio per il 2025 ha invece introdotto un nuovo sistema di tassazione per le auto concesse ai dipendenti in uso promiscuo, ovvero in fringe benefit, al fine di incentivare l'adozione di veicoli a basse emissioni. Col nuovo regime, non vale più la regola delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma si guarda all'alimentazione, privilegiando le auto alla spina: le ibride plug-in e penalizzando tutte le altre, compresa la full-hybrid, in particolare quelle con emissioni di CO<sub>2</sub> comprese tra 61 e 160 g/km di CO<sub>2</sub>, cioè l'85% delle vetture

sul mercato. Questo meccanismo funziona attraverso coefficienti che, secondo l'Aniasa, portano ad un aumento delle spese per l'azienda di 900 euro e per l'utilizzatore di 700 euro. Sempre secondo l'associazione delle società di autonoleggio, il nuovo regime rischia inoltre di ridurre le entrate per l'erario di 140 milioni per il calo delle immatricolazioni (80mila in meno), visto che il 40% delle aziende preferisce allungare il contratto di noleggio della vecchia auto piuttosto che acquistarne una nuova con emissioni sì più basse, ma con caratteristiche che non convincono. Resta da dire che il regime per l'auto aziendale in Italia è probabilmente il più punitivo d'Europa con una deducibilità del 20% dei costi di gestione e di acquisizione del mezzo del valore fiscalmente riconosciuto pari a poco più di 18mila euro, fermo da 1997 e oramai sufficiente solo per un modello di segmento B, e una detraibilità forfettaria del 40%. Nella maggior parte dei Paesi europei, detraibilità e deducibilità dell'auto aziendale sono del 100%.

# L'offensiva delle Case

**Nel noleggio a lungo la rete di vendita dei costruttori ha dato battaglia ai rent a car puri con un calo di prezzi a vantaggio degli utenti**

**I**l noleggio a lungo termine continua ad essere il protagonista top tra i canali del mercato auto e tenta il rimbalzo nei numeri di immatricolazione continuando a cambiare pelle per rispondere a nuovi obiettivi. Dopo un 2024 dove le auto immatricolate a noleggio a lungo termine sono calate del 18,8%, i primi 5 mesi del 2025 vedono una crescita del 12,4%, ma con un contrasto stridente tra il -18,3% delle società top o pure – legate a un gruppo finanziario – e un ulteriore balzo del 65,1% per le società che fanno capo ad un costruttore, le “captive” che ormai dominano le altre con un rapporto 5 a 3, mentre fino alla prima parte del 2024 e per molti anni i ruoli sono stati invertiti. Alla base della tendenza, in corso da un quinquennio, ci sono molte ragioni tra cui il contatto diretto con il territorio e la possibilità di controllare meglio il processo delle immatricolazioni rispondendo ad obiettivi di volume da parte del costruttore stesso. Il peso del NLT sul totale delle immatricolazioni è passato dal 19,9% al 24%. Andando invece a guardare i dati, si vede che nel 2024 il fatturato è stato di 12,51 miliardi (+17,9%) e che la flotta totale ha raggiunto 1.287.527 veicoli (dei quali 81,2% autoveicoli) con un aumento del 5,8% a fronte di un calo dell'immatricolato ad uso noleggio del 14,7%, segnale chiaro di un allungamento dei periodi di noleggio insieme ad un rallentamento delle sostituzioni dei veicoli. Aniasa stima che il periodo medio di canone si sia allungato, non sol-

tanto dallo scorso anno, da 36 a 44 mesi e che il chilometraggio medio sia sceso a 28.000 km. Gli ordini per noleggi di durata superiore ai 48 mesi coprono il 36% del totale contro il 30% del 2023. Il rallentamento del defloottamento ha prodotto effetti molto positivi sul fatturato originato dalla rivendita dell'usato, passato dal 25% al 28,8% del giro d'affari complessivo. Sensibile anche la crescita del rent-a-car (+12%) che vale tuttavia solo l'1% del fatturato con l'1,9% della flotta, che è coperto dal 69,6% dai canoni di noleggio: 8,73 miliardi di euro generati per l'83,3% dalle vetture che crescono più dei furgoni (+16,3% contro 13%). Per la tipologia di clienti, le aziende contano per l'83,1%, le pubbliche amministrazioni per il 6,6% mentre i privati contano per il 10,3%, con una quota sorprendentemente maggiore (5,5% contro 4,8%) da parte dei codici fiscali, che non possono beneficiare di alcuna detrazione fiscale e generano margini superiori. Pur crescendo a ritmo più contenuto (+11%), i privati sono un terreno di sviluppo per il noleggio con l'affermarsi di una nuova cultura della mobilità, basata sull'utilizzo e non sul possesso incentivata dalle incertezze della transizione tecnologica. Altro importante elemento è l'aumento della rete distributiva, grazie soprattutto al numero crescente di broker e concessionari che offrono servizi di noleggio, con una maggiore competitività e un calo dei prezzi: nei primi 3 mesi il canone medio, secondo Dataforce, è sceso da 680 a 629 euro.

# Corre il noleggio a breve termine

**In crescita l'utenza proveniente dall'estero. È salito del 10 % il numero degli affitti, mentre è diminuita la durata media da 8,3 a 8 giorni. È stato ridotto il numero delle stazioni**

**C**ontinua a crescere il noleggio a breve termine, in tutti i sensi. Lo confermano i dati di immatricolazione e quelli di Aniasa. Secondo Unrae, nel 2024 le automobili targate a società di noleggio sono state di 79.304 unità, con una crescita del 23,2% rallentata nei primi 5 mesi dell'anno con 66.653 unità, con un progresso del +3,4%. Per quest'ultima voce, Dataforce indica invece una crescita dell'immatricolato ancora maggiore (+5,6%), con un crollo del 41,8% per i mezzi commerciali, ancor più drammatico del -29,8% nell'intero 2024. Ma questa è solo una parte di un business che, come ha spesso dimostrato il passato, è capace di adattamenti camaleontici. Il rapporto Aniasa segnala infatti una crescita generalizzata di tutti gli indicatori fondamentali: il fatturato è stato infatti di 1,541 miliardi di euro (+4,8%) realizzato per il 92% dalle autovetture, anche se quello ottenuto con i furgoni ha avuto un incremento maggiore (+6,4% contro +4,6%). Di intensità diversa anche il rendimento delle stazioni aeroportuali rispetto a quelle del cosiddetto downtown (centro città): le prime hanno generato un giro d'affari di 904 milioni, con un +7,4% incrementando il numero dei noleggi del 12,2%, mentre il secondo ha contribuito per 637 milioni (+1,3%), aumentando i noleggi del 6,6%. Se poi si vede che la quota di clienti esteri è passata dal 43% al 48%, si capisce che il canale business cresce meno del leisure (vacanzieri) co-

stituito dai privati (+10,4%) i quali si affidano ad intermediari nel 67% dei casi, ma meno che in passato poiché quelli che prenotano direttamente è salito del 17,2%, un'inversione di tendenza che spiega in parte l'aumento di efficienza e fatturato. Il numero totale dei noleggi è salito a 4,76 milioni (+10,1%) mentre sono scesi la durata media (da 8,3 a 8 giorni) e il fatturato (324 euro, -4,8%) per noleggio, ma è cresciuto quello medio per veicolo (10.997 euro, +2,4%) grazie soprattutto al miglioramento dell'utilizzo della flotta che ha raggiunto un notevolissimo 74,7% con un aumento del 3,8%. Questo miglioramento è frutto, tra l'altro, dell'ottimizzazione della presenza sul territorio: il numero delle stazioni è infatti sceso da 1.008 a 929 (-7,8%), ma questo non ha comportato una diminuzione degli occupati diretti che anzi sono cresciuti da 1.985 a 2.027 (+2,1%). È cresciuta anche la flotta media: 140.151 mezzi (+2,3%) a fronte di una diminuzione complessiva delle immatricolazioni del 7,4%, ma con un aumento consistente. Tale discrepanza si spiega con il forte aumento del rent-to-rent: nel 2024 è stato di ben il 28% e si è rafforzato nel corso del 2025 grazie a campagne di società di noleggio a lungo termine captive – nei primi 3 mesi il trasferimento verso i rental car è aumentato del 300% – che stanno sfruttando questo doppio canale per autoimmatricolare creando per le società di car rental ghiotte occasioni per sostenere la flotta riducendo gli immobilizzi di capitale.

# L'accelerata dell'auto a noleggio

In un mercato dell'auto che non riesce a riprendersi, è al -18% rispetto al periodo pre-pandemia, sono gli acquisti legati alle varie formule di noleggio a sostenere il settore. Vediamo le interessanti sfaccettature di questo fenomeno in espansione a cura di Nicola Desiderio



MERCATO ITALIA 1° TRIMESTRE 2025

		1° Trim. 2025	1° Trim. 2024	Differenza %	Quota di mercato Noleggio su Imm.
Totale mercato Italia	Vetture	447.497	454.824	-1,61%	90,91%
	Veicoli commerciali leggeri	44.739	53.634	-16,58%	9,09%
	Totale mercato Italia	492.236	508.458	-3,19%	100,00%

L'auto aziendale e il noleggio continuano a sostenere il mercato dell'automobile accompagnandone le trasformazioni e trasformando loro stessi alla luce delle nuove regole sul fringe benefit e della spinta da parte dei costruttori volte a diminuire le emissioni del parco circolante. I dati Unrae dicono che nel 2024 le flotte, nel loro complesso (noleggio, enti e società), hanno immatricolato 484.333 unità alle quali potrebbero essere aggiunte le 10.987 che riguardano le autoimmatricolazioni ad uso noleggio. Tutto ciò significa un calo dell'11,2% pari a ol-

tre 61mila unità in meno. È andata meglio nei primi 5 mesi dell'anno: l'auto aziendale ha immatricolato 282.326 unità contro le 260.568 dello stesso periodo dello scorso anno, vale a dire l'8,3% in più, mentre le immatricolazioni ad uso noleggio vedono un aumento del 23%. Questo vuol dire che il peso sul mercato totale è del 38,8%, un bel balzo rispetto al 30,7% dell'intero 2024. In generale, le automobili immatricolate a persone giuridiche nel 2024 pesano per il 42% del mercato, mentre dall'inizio dell'anno questa quota è salita al 48,2%, con una tendenza a superare la soglia fatidica del 50% (50,4% per la precisione) nel mese di maggio. Questo dato va

letto come un progressivo allineamento della realtà italiana a quella degli altri Paesi, dove da molto tempo le immatricolazioni a privati rappresentano la minoranza, a causa soprattutto di regimi fiscali nettamente più favorevoli che considerano l'automobile aziendale come bene strumentale e, come tale, deducibile e detraibile completamente al pari delle spese di gestione. Dunque tutto bene? Non proprio. Prima di tutto, si tratta di numeri non incrementali all'interno di un mercato che fa ancora fatica e, nonostante i dati macroeconomici dicano che siamo tornati e abbiamo superato in termini di PIL i livelli pre-pandemia, non si riesce a riprendere i ritmi di prima: 1.577.751 immatricolazioni nel 2024 vogliono dire quasi 350mila pezzi in meno e un gap di oltre il 18%. Allora il noleggio targò quasi 462mila vetture e, sommandole alle unità immatricolate da società ed enti, le auto aziendali vere furono circa 560mila. Questo vuol dire che il noleggio ha tenuto più di tutti come canale di vendita e, come business, è riuscito a crescere anche lo scorso anno con un fatturato complessivo di 15,8 miliardi (+13%) e con un aumento sostanziale di tutti gli indicatori, tranne le immatricolazioni del lungo termine che hanno visto comunque aumentare la flotta a 1,287 milioni di veicoli (+5,8%), segno che è rallentato il deflottamento e i clienti stanno prorogando i contratti dei veicoli che hanno già in utilizzo. C'è poi l'impatto delle nuove norme sul fringe benefit le quali spingono sì le flotte verso l'adozione di vetture a basso impatto ambientale, ma comportano per le aziende e i professionisti spese superiori e oneri maggiori per i dipendenti, creando un mix che rischia di rallentare ulteriormente il ritmo del ricambio e allungare l'età media del parco circolante, cresciuta nell'ultimo quinquennio da 11,5 a 13 anni. Il presidente di Aniasa, Vittorio Viano parla di un innalzamento da 40 a 45-48 mesi in media. Ci sono invece segnali positivi per il mercato dell'usato. Nel corso dello scorso anno infatti i passaggi complessivi di proprietà sono stati 5.410.612 (+7,4%). Anche in questo caso, siamo sotto i livelli del 2019 (-3,6%), ma nei primi tre mesi la risalita è continua-

ta con 1.450.742 trasferimenti (+3,4%) e un gap che si è ridotto allo 0,7%. Continua invece il calo del deflottamento da noleggio a lungo termine: -0,8% nel 2024 e -0,6% da gennaio a marzo dell'anno in corso, ulteriore conferma che buona parte della crescita della flotta è dovuta all'aumento dei periodi di contratto. Dove va dunque il mercato? Difficile dirlo, soprattutto dopo che, confermando le pessime abitudini dei governi italiani, sono stati annunciati nuovi incentivi all'acquisto che, se dovessero tardare mesi come è spesso accaduto, rischiano di bloccare, nell'attesa, tutto il mercato dell'automobile.

### **TRASFERIMENTI, IL 56% TRA PRIVATI E COMMERCANTI**

Si mantiene stabile anche in dicembre il quadro dei trasferimenti per contraente: gli scambi tra privati/aziende, che rimangono largamente predominanti, nel mese cedono 0,1 punti di quota e rappresentano il 56,8% di tutti i passaggi di proprietà (56,1% nel cumulato). Cedono 0,3 punti quelli da operatore a cliente finale, al 38,1% nel mese (39,4% nell'anno). In crescita gli scambi provenienti da auto-immatricolazioni (4,1%), mentre cedono quelli provenienti dal noleggio (1,0% complessivo nel mese e 0,8% nell'anno).

L'analisi per regione conferma inalterati tutti i ranking

nel mese e nell'anno. Lombardia al 1° posto, stabile al 15,8% nel mese (15,9% nell'anno, +0,4 p.p.), Lazio al 2°, stabile al 9,6% (9,8% nell'anno, in calo di 0,1 p.p.). Campania terza con l'8,8% nel mese e il 9,1% nell'anno. Veneto 4° nel mese (8,4%) ma solo 5° nell'anno con l'8,0% dopo la Sicilia (8,3%).

### **RALLENTANO LE AUTO CON OLTRE 10 ANNI**

In dicembre la quota dei trasferimenti netti di vetture con oltre 10 anni di anzianità scende dal 48,4% degli 11 mesi precedenti al 47,1%, 1,9 punti in meno rispetto al 2023, portando al 48,3% il cumulato an-

nuo. La quota di auto da 4 a 6 anni nel mese vale il 12,1%, in calo di 0,1 punti rispetto agli 11 mesi precedenti e di 0,8 punti rispetto a dicembre 2023, al 12,2% nell'anno (-0,3 %). La quota di auto da 6 a 10 anni vale il 17,0% (+0,9 % rispetto al 2023), al 17,0% anche nell'anno; 12,2% quella di auto da 2 a 4 anni, 0,8 punti più alta del 2023 (11,8% nell'anno) e 4,6% la quota delle auto da 1 a 2 anni, 0,8 punti più alta di dicembre 2023 (4,3% nell'anno). Le vetture fino a 1 anno pesano il 7,0% nel mese (+0,1 punti % su dicembre 2023) e il 6,5% nell'anno. Nel complesso, i trasferimenti di vetture fino a 4 anni di anzianità coprono il 23,8% a dicembre, +1,7 punti % sullo stesso mese 2023.

### **PERMUTE IN FRENATA**

Sul fronte delle minivolture, in dicembre perde 3,2 punti la quota di privati o altre società che danno in permuta la propria auto a un commerciante che poi la rivenderà senza intestarsela: cala al 57,4% (56,8% nell'anno), e recupera 0,6 punti la quota dei ritiri di autovetture da parte degli operatori, al 25,9% nel mese e 26,7% nell'anno. Guadagnano 1,9 punti le auto provenienti dal Noleggio a Lungo Termine (all'11,0% in dicembre e 10,7% nei 12 mesi), e 0,8 punti quelle provenienti dal Noleggio a Breve Termine (al 3,7% nel mese, 3,8% nell'anno), stabili al 2,1% quelle provenienti da auto-immatricolazioni (2,0% nell'anno).

### **MINIVOLTURE, CRESCONO LE IBRIDE, SONO AL 12,3 %**

Anche fra le minivolture, le auto Diesel confermano la leadership nel mese, seppur in calo di 5,3 punti, al 44,2% (47,8% nell'intero 2024), le unità a benzina guadagnano 1 punto arrivando al 33,2% (31,7% nell'anno). Il Gpl scende di 0,2 punti (al 5,2%), in calo il metano (al 2,0%). In sostenuta crescita le minivolture di auto ibride: 12,3% di share nel mese (10,4% nell'anno). Le plug-in e le auto BEV si posizionano rispettivamente all'1,8% e all'1,4% di quota nel mese, all'1,6% e all'1,2% nell'anno.

Anche fra le minivolture si contrae la quota delle autovetture con più di 10 anni, al 33,7% del totale nel mese (35,9% nell'anno). In calo di 1,6 punti la fascia da 4 a 6 anni (12,7% nel mese, 14,3% nell'anno). Cede 0,6 p.p. la fascia da 1 a 2 anni, al 5,6% nel mese e 5,7% nell'anno. Stabile, invece, la fascia da 6 a 10 anni (18,7% nel mese e 19,8% nell'anno), ed in crescita quella da 2 a 4 anni (17,1% nel mese e 16,4% nell'anno) e in modo sostenuto quella fino a 1 anno (12,2% nel mese e 7,9% nell'anno).

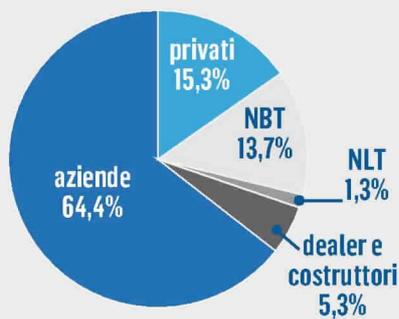
### **ACQUISTI DELL'USATO IN SALITA RISPETTO AL NUOVO**

Sul mercato italiano nel 2024 sono state acquistate

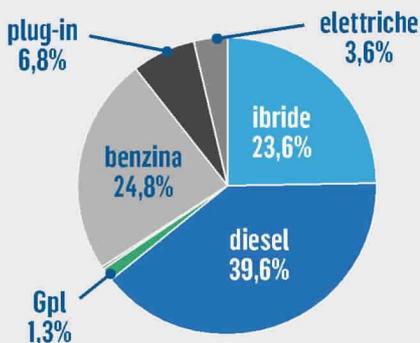
complessivamente 3,096 milioni di autovetture usate e 1,578 autovetture nuove (per un totale di 4.673.960 unità, +4,7% rispetto allo stesso periodo 2023), con un rapporto usato/nuovo in crescita: per ogni auto nuova ne sono state acquistate 2,0 usate (1,8 in gennaio-dicembre 2023).

In Italia al 31 dicembre 2023 circolavano oltre 40 milioni di autovetture, il 57,9% delle quali con un'anzianità superiore ai 10 anni. Nel complesso, ogni 100 auto circolanti a inizio 2024, nel corso dell'anno ne sono state acquistate 7,7 usate, mentre tale rapporto scende a 6,4 per la fascia con anzianità superiore ai 10 anni. Il 37,5% delle auto circolanti al 31 dicembre 2023 rispondeva alla Direttiva Euro 6, il 16,9% alla Direttiva Euro 5 e il 22,4% a quella Euro 4. Nel corso del 2024 i trasferimenti di auto Euro 6 sono stati il 48,2% del totale (quasi 1 trasferimento di proprietà netto ogni 10 auto circolanti), quelli di auto Euro 5 il 18,4% e quelli di auto Euro 4 il 22,1%. Quote molto più basse di trasferimenti rispetto al circolante (da 1 a 3,8 ogni 100 vetture) si registrano per le auto da Euro 0 a Euro 2. Il 42,6% delle auto circolanti al 31 dicembre 2023 era composto da auto a benzina, in linea con il 42,2% di auto Diesel. A fronte di ciò, nell'anno 2024 i trasferimenti di auto a benzina sono stati il 38,6% del totale e quelli di auto diesel il 44,8%. I trasferimenti di vetture ibride coprono una quota del 7,8% a fronte di uno share del 5,3% sul circolante al 31 dicembre 2023. Le nuove alimentazioni (BEV, PHEV, HEV) hanno la più alta incidenza del numero di trasferimenti netti rapportati al circolante: rispettivamente 11,2-12,9-11,4 ogni 100 unità.

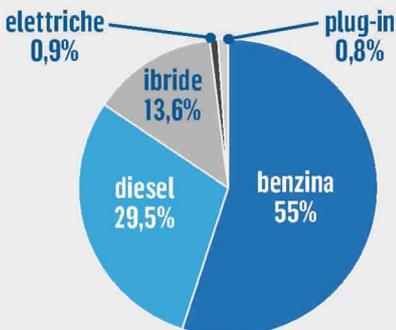
### DISTRIBUZIONE NLT PER TIPOLOGIA CLIENTE



### TIPO DI ALIMENTAZIONE NOLEGGIO A LUNGO TERMINE



### TIPO DI ALIMENTAZIONE NOLEGGIO A BREVE TERMINE



### MERCATO ITALIA NOLEGGIO 1° TRIMESTRE 2025

		1° Trim. 2025	1° Trim. 2024	Differenza %	Quota di mercato Noleggio su Imm.
Noleggio a lungo termine	Vetture	106.630	94.577	12,74%	23,83%
	Veicoli commerciali leggeri	14.700	20.194	-27,22%	32,86%
	Totale noleggio a lungo termine	121.330	114.775	5,71%	24,65%
Noleggio a breve termine	Vetture	39.708	40.163	-1,13%	8,87%
	Veicoli commerciali leggeri	1.670	2.370	-29,54%	3,73%
	Totale noleggio a lungo termine	41.378	42.533	-2,72%	8,41%
Totale noleggio	Vetture	146.338	134.700	8,61%	32,70%
	Veicoli commerciali leggeri	16.370	22.568	-27,46%	36,59%
	Totale noleggio	162.708	157.308	3,43%	33,05%