INCHIESTA
NOLEGGIO A LUNGO E BREVE TERMINE

di **NICOLA DESIDERIO**

SENZA

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 oltre 61mila unità. 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

Come è cambiata la fiscalità per l'auto aziendale a noleggio, premiate le basse emissioni

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_2, 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_2 comprese tra 61 e 160 g/km di CO_2, 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%.

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

IL POSSESSO

MERCATO ITALIA 1° TRIMESTRE 2025					
		1° TRIMESTRE 2025	1° TRIMESTRE 2024	DIFFERENZA % 1° trimetre 2024	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%

MERCATO ITALIA NOLEGGIO 1° TRIMESTRE 2025					
		1° TRIMESTRE 2025	1° TRIMESTRE 2024	DIFFERENZA % 1° trimetre 2024	QUOTA DI MERCATO NOLEGGIO SU IMM.
Noleggio a lungo termine	Vetture	106.630	94.577	12,74%	23,83%
	Veicoli commerciali	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%

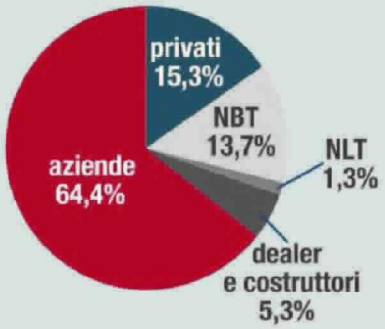
vogliono dire quasi 350mila pezzi in meno e un gap di oltre il 18%. Allora il noleggio targò quasi 462mila vetture e, sommandole alle unità immatricolate da società ed enti, le auto aziendali vere furono circa 560mila. Questo vuol dire che il noleggio ha tenuto più di tutti come canale di vendita e, 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 continuata 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.

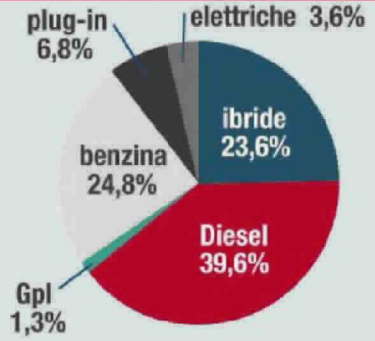
Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

INCHIESTA
NOLEGGIO A LUNGO E BREVE TERMINE

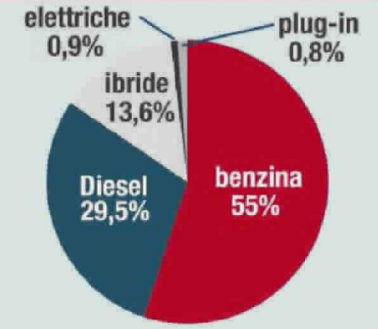
DISTRIBUZIONE NLT PER TIPOLOGIA CLIENTE



TIPO DI ALIMENTAZIONE NOLEGGIO A LUNGO TERMINE



TIPO DI ALIMENTAZIONE NOLEGGIO A BREVE TERMINE



TRASFERIMENTI, IL 56% TRA PRIVATI E COMMERCIANTI

CON IL CONCESSIONARIO IL RAPPORTO È DI FIDUCIA

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

LE LIMITAZIONI DEI COMUNI FRENANO LE VETTURE VECCHIE

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 annuo. 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.

ACQUISTI DELL'USATO IN SALITA RISPETTO AL NUOVO

I PREZZI ELEVATI SPINGONO LE AUTO DI SECONDA MANO

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.

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