

«Un regime fiscale che fa male a tutti»

Intervista **Alberto Viano**

«**L**a clausola di salvaguardia è un atto dovuto perché rischiamo di fare una norma sostanzialmente retroattiva, però attenzione: i primi mesi del nuovo regime fiscale ci hanno detto che fa male sia al mercato sia ai dipendenti». Alberto Viano, presidente di Aniasa, non ha parole di miele per il nuovo sistema di tassazione riservato alle auto aziendali, anche se sono state finalmente esentate quelle ordinate entro il 2024 e immatricolate entro il 30 giugno 2025.

Quali sono gli effetti del nuovo regime fiscale per le auto aziendali?

«Un'ulteriore contrazione degli ordini e un calo della raccolta fiscale. Il risultato è che solo una minima parte si è spostata verso le propulsioni a basse emissioni e il resto ha deciso di prorogare i contratti. Inoltre la tassazione sul fringe benefit pesa più sui dipendenti che devono percorrere molti chilometri invece che sui top manager che possono guidare auto elettriche e più costose. In qualche caso una Panda può pagare più di una Porsche Taycan». **Eppure il noleggio vale il 33% delle immatricolazioni nei primi tre mesi dell'anno...**

«È vero, ma in un mercato che si è ridotto e dove i noleggiatori indipendenti sono scesi del 20% mentre le captive sono cresciute per fare politiche di immatricolazione che proteggono i costruttori dalle sanzioni per la CO2».

Gli ordini dei rent-a-car nei confronti dei noleggiatori a lungo termine sono aumentati del 300%. Aumento naturale del rent-to-rent o meccanismo di autoimmatricolazione più sofisticato?

«Entrambe le cose. Costruttori e noleggiatori a breve preferiscono sempre di più passare attraverso la finanziaria perché la previsione è di tenere i mezzi in flotta più a lungo. Inoltre c'è la necessità di pilotare il mercato immatricolando vetture a basse emissioni».

Il valore residuo è un rischio per le vetture elettriche tant'è che nel Regno Unito stanno pensando di sostenerlo attraverso incentivi mirati. Lei sarebbe d'accordo?

«Sì, perché le auto alla spina costano almeno un 10% in più che non viene poi riconosciuto, per due ragioni. La prima è che la tecnologia è in rapida evoluzione, la seconda è che i listini stanno scendendo e il valore residuo è fissato invece al momento dell'acquisto».

E questo ha un riflesso diretto sui canoni. Che dinamiche stanno seguendo?

«Prima di tutto, da presidente dall'Aniasa, direi che le società di noleggio hanno avuto un atteggiamento responsabile contenendo l'aumento dei canoni a livelli enormemente inferiori rispetto a quelli dei prezzi di listino delle auto e trasferendo la loro efficien-



za ai clienti».

Ad aiutarvi però stanno intervenendo i cali dei tassi di interesse...

«In realtà l'IRS (il tasso interbancario di riferimento, ndr) è tornato addirittura a salire e siamo ancora molto alti rispetto al 2020».

La legge delega sulla fiscalità scadrà ad agosto. Rischiano di rimanere irrisolti nodi storici...

«Sì, i livelli di deducibilità sono fermi a circa 18 mila euro, oramai neppure sufficienti per acquistare un'auto di segmento B e l'IVA è detraibile fino al 40% mentre nel resto dell'Europa è al 100%. C'è poi il tema dell'IPT che crea disparità a livello nazionale».

Al netto di tutto quello che abbiamo detto, qual è la situazione del noleggio al momento?

«La flotta è stabile e in leggera crescita, dunque non stiamo soffrendo per ora, ma prevediamo che gli acquisti si ridurranno e aumenteranno le durate: siamo passati in media dai 40 ai 45-48 mesi».

L'Unione Europea vuole che le flotte siano il motore della lotta alla CO2. È la via giusta? E lei come agirebbe?

«Quello che è scritto nell'Action Plan è fattibile perché le flotte rappresentano una parte crescente del mercato ed operatori che possono beneficiare a livello fiscale per la riduzione della CO2. Questo circuito virtuoso in Italia vale un po' meno perché è inferiore la quota delle auto aziendali. Ecco perché, secondo me, bisognerebbe soprattutto semplificare il quadro fiscale e renderlo stabile affinché le aziende possano

pianificare il rinnovo del parco circolante ed estenderlo anche ad altre fasce di dipendenti. Questo sarebbe un vantaggio per l'erario anche perché favorirebbe l'emersione fiscale».

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SCENDONO GLI ORDINI, CALANO GLI INTROITI PER LO STATO. NON C'È QUASI SPOSTAMENTO VERSO LE BASSE EMISSIONI

Penalizzazione
eccessiva,
per il numero uno
Aniasa la clausola
di salvaguardia
non può bastare



I mezzi da lavoro leggeri sono una parte importante del mercato. L'andamento del primo trimestre evidenzia che il comparto è in contrazione nel noleggio, sia a lungo che a breve termine. Il trend continuerà nei prossimi mesi

I veicoli commerciali (settore strategico) rallentano la corsa

Primavera solo meteorologica per il mercato del noleggio a breve e lungo termine dei veicoli commerciali in Italia. Sul comparto regna ancora l'"inverno", perché ha subito una contrazione di oltre il 27% a lungo termine (14.700 esemplari contro i 20.198 dello stesso periodo di un anno fa) e di quasi il 30% nel breve (1.670 invece di 2.370). Nel cumulato, la flessione ha sfiorato il 27,5%, con una quota scivolata poco sotto il 37%. Il calo è importante ed è anche nettamente superiore a quello del mercato, che tra gennaio e marzo ha ceduto il 16,6% (44.739 veicoli).

PREVISIONI NON BUONE

E se i primi dati dell'anno non sono incoraggianti, non lo sono nemmeno quelli per l'intero 2025: appena 50.000 esemplari dei 453.000 stimati per il noleggio in Italia saranno veicoli commerciali leggeri. Per il lungo termine la flessione è stata ipotizzata attorno ai 21%, pari a circa 13.230 unità in meno, mentre per il breve la contrazione dovrebbe essere meno pesante, attorno ai 430 pezzi, pari a un -4,6% (circa 9.000 in totale). L'operatore più influente in ambito Lcv è Leasys, che ha totalizzato una quota di mercato del 31% nel lungo termine (+40% nel trimestre). Poi Arval, Ayvens, UnipolRental (tutti in negativo rispetto al primo trimestre 2024) e Volkswagen Leasing (+73%). Nel breve, invece, chiarisce l'Aniasa, il settore è "molto frastagliato": «In testa, con una quota di mercato che supera il 60%, c'è l'insieme dei piccoli operatori locali, che complessivamente superano le 1.000 im-

matricolazioni. Al secondo posto il raggruppamento dei noleggi a breve termine delle concessionarie e delle case automobilistiche».

DUE RONDINI

Nella primavera mancata ci sono però due "rondini", ossia il Fiat Doblò e il Ford Transit Courier, i due veicoli commerciali i cui noleggi a lungo termine sono cresciuti, anche significativamente, nel corso del primo trimestre dell'anno: +79,6% il primo (3.240 unità) e +297% il secondo (536), rispettivamente il primo e il quinto in assoluto secondo l'elaborazione di Dataforce sui dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nella Top 5 dei veicoli commerciali leggeri più noleggiati a lungo termine in questo scorcio iniziale di 2025 tra il Doblò e il Courier compaiono nell'ordine un altro modello del costruttore nazionale e due dell'Ovale Blu: Ducato (-21%), Transit (-39%) e Custom (-35%).

Sul fronte del noleggio degli Lcv a breve termine primeggia l'Iveco Daily, peraltro con una contrazione del 25% (375 unità) come anche l'ultimo modello della Top 5, l'Isuzu N-Series (-40,2% con 83 esemplari). I commerciali che occupano le posizioni due, tre e quattro hanno invece fatto registrare una domanda in crescita: +1.095% il Toyota Proace City (221), +95% il Mercedes-Benz Sprinter (111) e +85% il Ford Transit (85).

QUOTA IRRILEVANTE

Per quanto riguarda le alimentazioni e con una quota sostanzialmente irrilevante (0,19%), fra i

noleggi degli Lcv a lungo termine, la sola ibrida plug-in ha guadagnato terreno: +154,5%. Per tutti gli altri sistemi di propulsione sono state contabilizzate flessioni comprese tra il 6,25% del gas e il 50,6% del mild hybrid a benzina. La quota più significativa, praticamente nove decimi del totale del noleggio dei veicoli commerciali leggeri, è ascrivibile ai diesel ibridizzati in modo leggero, 12.800 unità su un totale di 14.700 (-25%). Sia gli elettrici (-22%) sia i full hybrid (-10%) sono riusciti a contenere le perdite. Nel renting a breve, i modelli elettrici (99 su 1.670) sono stati i soli a guadagnare consensi con una crescita del 371,5% e una penetrazione vicina al 6%: i mild hybrid a benzina



Peso:57%

hanno subito un calo del 68,5%, quelli a gas del 37% e i mild hybrid a gasolio del 32,5% (ma valgono oltre il 90% del mercato).

Il Doblò è primo anche esaminando la graduatoria degli utilizzatori perché è in testa sia per le «immatricolazioni di noleggio ad aziende sia tra i modelli privi di iscrizione al registro dei locatari (o utilizzati dai noleggiatori per uso interno)», informa una nota dell'Aniasa, l'As-

sociazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital. Nel noleggio ai privati, invece, a spuntarla è il Ford Transit Custom, in condivisione con il Volkswagen ID. Buzz.

Mattia Eccheli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NEL NLT FRA I VEICOLI LA CRESCITA PIÙ FORTE È STATA DEL DOBLÒ E DEL COURIER, FIAT E FORD MONOPOLIZZANO I PRIMI CINQUE POSTI

FRA GLI OPERATORI LEASYS SI AVVICINA AD UN TERZO DELLE VENDITE TOTALI SEGUONO ARVAL AYYENS E UNIPOLRENTAL

FUNZIONALI
Sotto un furgone al lavoro. Quasi il totale del noleggio dei veicoli da lavoro leggeri è ascrivibile ai diesel ibridizzati

LA FRENATA
Sopra veicoli commerciali Il comparto in questo 2025 ha subito una contrazione di oltre il 27% nel lungo termine

LE IMMATRICOLAZIONI

-27,22%

Il calo dei commerciali nel NLT nel primo trimestre 2025 in Italia

-29,54%

La diminuzione delle vendite nel RAC dei LCV da gennaio a marzo

44.000

I veicoli commerciali totali venduti nel primo trimestre in Italia



Peso:57%



AUTOREVOLE
A fianco
Alberto
Viano,
presidente
di Aniasa
Associazione
delle
imprese che
in Italia
svolgono
attività di
noleggio
veicoli, car
sharing e
servizi
collegati alla
mobilità



IN ESPANSIONE
Sopra una
cliente del
NLT. Il Lungo
Termine
permette di
avere tutti
i servizi di
utilizzo
dell'auto
inclusi in un
solo canone

CONDIVISE
Sopra un
parco auto
in attesa di
distribuzione
Sotto auto
elettriche
mentre fanno
il "pieno"
di elettroni
alle
colonnine
di ricarica

