

Il noleggio passa l'esame di maturità E torna a crescere anche tra i privati

Da gennaio a settembre immatricolazioni a 419 mila unità (+10,3%), la quota dei contratti delle partite Iva vicina ai livelli pre 2022. Viano (Aniasa): «Dazi occulti, prelievi fiscali eccessivi: ci sono ancora tanti aspetti da migliorare»

di **ANDREA SALVADORI**

Il mercato del noleggio auto si avvia a chiudere anche il 2025 con immatricolazioni, flotta e fatturato in crescita. Il tutto, in un anno segnato da un rallentamento generale delle vendite di auto. «Anche gli ultimi dati confermano come l'adozione di soluzioni di mobilità a noleggio sia sempre più diffusa nel nostro Paese tra aziende e cittadini — commenta Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilità —. Nei primi nove mesi dell'anno le immatricolazioni sono state pari a quasi 419 mila unità, in aumento del 10,3% anno su anno, con una quota sul totale del mercato auto che ha sfiorato il 32%. La flotta ha così toccato 1,5 milioni di veicoli».

Contesti ed evoluzioni

Il noleggio auto sembra aver raggiunto un elevato grado di maturità, come dimostrano le diverse acquisizioni e fusioni degli ultimi anni, tipiche di un settore ormai consolidato.

E il comparto sta anche uscendo dal suo ambito tradizionale: storicamente il lungo termine è sempre stato legato alle soluzioni per il mondo aziendale, che oggi quasi saturano quel segmento. «Quest'anno invece il settore è tornato a crescere anche tra i privati, ovvero tra le partite Iva e i cosiddetti clienti intestati a codice fiscale: nei primi nove mesi dell'anno, la loro quota è salita al 20,6%, avvicinandosi ai livelli pre-2022 — dice Viano —. Inoltre, aumenta l'acquisizione di ve-

coli per il breve termine da parte degli operatori del lungo termine, mentre si diffonde sempre di più il ricorso al no-

leggio da parte delle concessionarie, in alcuni casi al posto dei "km zero" o dei veicoli dimostrativi».

Il noleggio sta quindi maturando non solo in termini di numeri, ma anche di tipologia di clientela e varietà di canali. A spingere le immatricolazioni del lungo termine (+10% nei nove mesi) sono però soprattutto le società «captive», quelle legate ai grandi marchi dell'auto, mentre gli operatori indipendenti scontano l'impatto della nuova normativa sui fringe benefit in vigore da inizio 2025, che ha determinato un aumento del prelievo sulle auto termiche e, contestualmente, una riduzione della tassazione sulle elettriche e sulle plug-in. «Le motorizzazioni preferite dalle aziende restano il benzina mild hybrid e il diesel mild hybrid, mentre le plug-in ibride, seppure in crescita, non risultano ancora predominanti. Per quanto sia apprezzabile la riduzione delle tasse per le autovetture elettriche e plug-in, l'immediato aumento del prelievo fiscale sulle altre motorizzazioni, generalizzato e senza considerare i loro differenti livelli emissivi, sta rappresentando un aggravio economico a carico di tanti lavoratori dipendenti che utilizzano l'auto aziendale», spiega il presidente di Aniasa.

Secondo Viano, infatti, il nuovo regime normativo «sta scoraggiando il



Peso: 59%

rinnovo delle flotte, spingendo la clientela a un prolungamento della durata dei contratti — prosegue —. Per favorire davvero la transizione, servirebbe piuttosto un forte impegno del governo nello sviluppo di una rete capillare di ricarica, indispensabile per rendere l'elettrico e le plug-in scelte realmente sostenibili e praticabili per le flotte aziendali».

Le questioni legislative

Anche il noleggio a breve termine mostra vitalità nel 2025. Le immatricolazioni sono cresciute dell'11% da gennaio a settembre, la flotta si espande mentre il numero dei giorni di noleggio rimane stabile. «Aumenta la competitività, anche grazie all'ingresso sul mercato di diversi nuovi opera-

tori, con vantaggi per gli utilizzatori grazie a tariffe più basse», specifica il numero uno dell'associazione.

Sul fronte legislativo, invece, Aniasa chiede «un intervento per superare i «dazi occulti» che frenano lo sviluppo e gli investimenti del noleggio auto, un comparto che da anni contribuisce all'ammodernamento di uno dei parchi auto più vetusti del Vecchio Continente — dice Viano —. Su tutti, la detraibilità dell'Iva limitata al 40%, un «unicum» in Europa, così come la ridotta deducibilità dei costi delle auto aziendali in pool, ancorata da anni a un tetto massimo di poco più di 18 mila euro annui».

Persistono inoltre le differenze locali nella fiscalità: «appare urgente adottare una disciplina unica a livello na-

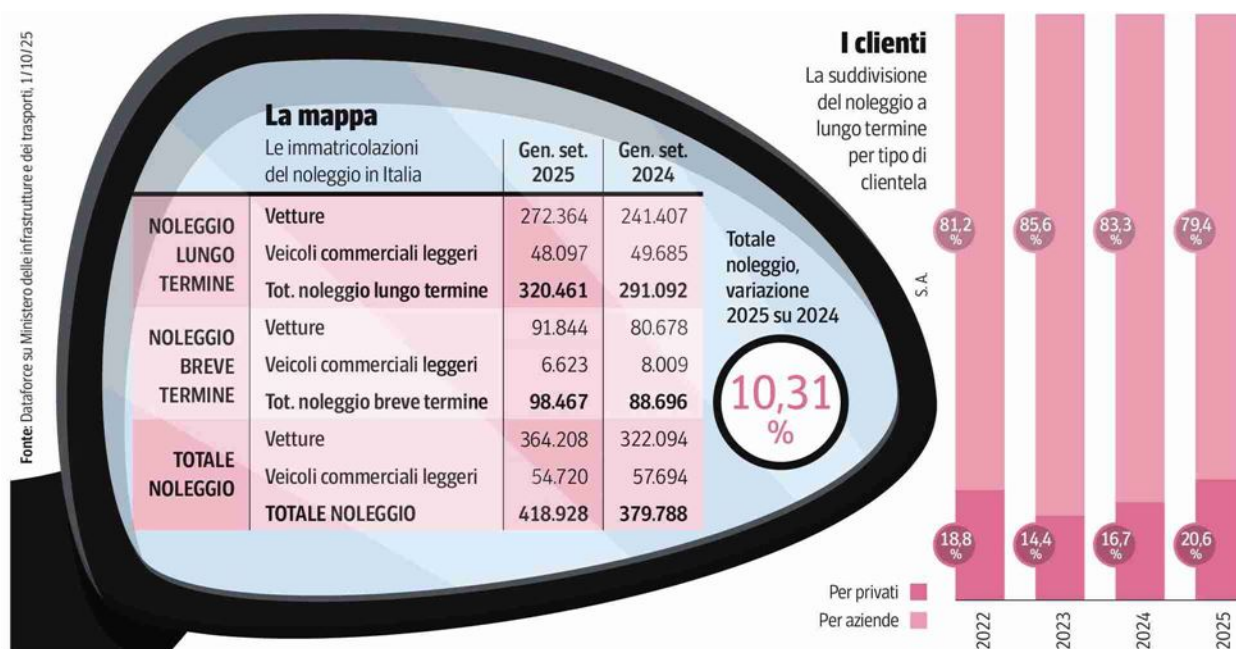
zionale, visto che l'attuale regime di tassazione provinciale per bollo e Imposta Provinciale di Trascrizione si basa su criteri di territorialità anacronistici: le vetture a noleggio, seppur immatricolate in una provincia, circolano infatti in tutto il Paese», conclude Viano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vertici
Alberto Viano,
presidente di Aniasa,
l'associazione
di Confindustria che
rappresenta i servizi
di mobilità

Fonte: Dataforce su Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 11/10/25



Peso:59%