

Noleggio, ora il timore è la revisione dei benefit

La legge di Bilancio in via di approvazione interviene nuovamente sulle auto aziendali, rivedendo il criterio legato alle emissioni e i coefficienti di calcolo del valore imponibile

Marco Frojo

L'anno che sta volgendo a termine porterà con ogni probabilità un nuovo record di fatturato per l'auto-noleggio. La flotta del lungo termine, la componente di gran lunga più importante per l'intero settore, è infatti cresciuta del 7% e anche i giorni di noleggio del breve termine hanno mostrato un progresso rispetto al 2023. La domanda resta dunque solida ma, nonostante ciò, qualche preoccupazione per il futuro serpeggia fra gli operatori. I timori sono legati soprattutto alla legge di Bilancio in via di approvazione che interviene nuovamente sui benefit aziendali e sull'auto aziendale in particolare.

Essa prevede infatti la sostituzione del criterio collegato alle emissioni di CO2 con quello basato sull'alimentazione del veicolo e rivede i coefficienti di calcolo del valore imponibile del benefit, riducendoli per le vetture elettriche e ibride plug-in e aumentandoli per tutte le altre alimentazioni, che rappresentano l'85% delle auto aziendali. Prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, l'associazione di categoria Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%).

«Aumentare oggi la tassazione

sulle vetture utilizzate dai dipendenti delle imprese significa colpire un settore, quello dell'auto aziendale, strategico per la transizione ecologica della mobilità nazionale, rallentando il ricambio del parco circolante - spiega Alberto Viano, presidente di Aniasa - Per questi motivi riteniamo necessaria una rivisitazione della misura, stabilendo un aumento dilazionato e che non penalizzi l'attuale circolante, evitando ricadute ambientali, sul mercato automotive, che in questi anni di crisi vede nell'auto aziendale un vero pilastro (circa il 40% delle immatricolazioni) e sull'Erario».

Il testo della legge prevede inoltre che la nuova normativa venga applicata solo ai veicoli di nuova immatricolazione e non a quelli già in uso. Un dettaglio che spingerà inevitabilmente molte aziende a propendere per il prolungamento dei contratti in corso (e quindi al mantenimento in flotta delle auto già presenti), piuttosto che al rinnovo. L'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità stima che questo porti nel solo 2025 a una riduzione di almeno del 30% delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio lungo termine, un valore pari a circa 60.000 unità, e del 20% degli acquisti da parte di società (15.000 unità). Secondo i calcoli di Aniasa tutto questo si tradurrebbe in minori entrate per l'Erario e gli enti locali per 105 milioni di euro.

Se questo si concretizzasse, la frenata delle immatricolazioni inizia-

ta nel secondo trimestre di quest'anno diverrebbe ancora più evidente (il 2023 si era invece chiuso con numeri record). Secondo i dati Aniasa-Dataforce nei primi nove mesi di quest'anno le immatricolazioni del settore del noleggio veicoli sono state pari a 379mila unità, in calo del 7% rispetto allo stesso periodo del 2023.

La contrazione ha riguardato esclusivamente il lungo termine (-13% a 289mila unità), mentre il breve termine (+19% a 90mila) ha continuato a recuperare il terreno perso nel post-Covid quando i colli di bottiglia dell'industria automobilistica avevano significativamente rallentato le consegne.

«Già nel corso di quest'anno alcuni aspetti normativi hanno rischiato di danneggiare le immatricolazioni, ma gli ordini pregressi hanno mantenuto il bilancio in positivo - prosegue Viano - Gli incentivi annunciati in primo momento per il mese di gennaio sono stati effettivamente introdotti solo a maggio, spingendo molti acquirenti a restare alla finestra in quel periodo di



Peso:74%

tempo. Anche in quell'occasione il comparto è stato particolarmente colpito perché le sue immatricolazioni a uso noleggio sono state prima escluse dagli incentivi e solo successivamente ammesse. Adesso rischia di ripetersi qualcosa di analogo solo che, a differenza di dodici mesi fa, il mercato è già di suo in frenata e gli effetti potrebbero quindi essere decisamente più pesanti».

Per Viano a fare le spese delle decisioni prese dal governo non sono solo le imprese e i dipendenti che utilizzano le auto aziendali ma anche la transizione ecologica. La rotazione dei parchi auto prima aveva una cadenza triennale, mentre

adesso sta scivolando verso i quattro. Questo ha un impatto sia sull'età media del parco auto che del circolante nazionale, visto che la vendita dell'usato dell'autonoleggio rappresenta uno dei principali fattori di svecchiamento.

«Oltre alla normativa sui benefit aziendali resta sul tavolo un altro tema a cui vorremmo che l'esecutivo mettesse mano, quello della tassa automobilistica regionale - conclude Viano - L'auto aziendale, per sua natura, cambia spesso ubicazione e utilizzatore e la tassa così come è implementata oggi non è funzionale, oltre a generare alcuni paradossi.

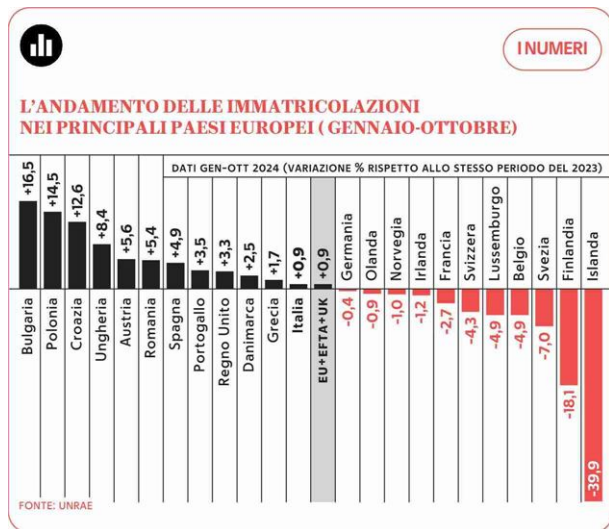
Se diventasse unificata a livello nazionale e poi ripartita fra le singole regioni sarebbe decisamente più efficiente».



MICHAEL H/GETTY



ALBERTO VIANO
È l'attuale presidente di Aniasa



Peso:74%

La flessibilità per essere competitivi

Gli operatori cercano soluzioni per tutte le differenti tipologie di clientela

Luigi dell'Olio

In un mondo in costante evoluzione, la carta vincente per restare competitivi è la flessibilità. Quello che sta vivendo il settore del noleggio a lungo termine non è molto differente rispetto allo scenario di altri settori dell'economia, con la doppia transizione ecologica e digitale che sta provocando pesanti trasformazioni.

In questa cornice, il primo semestre dell'anno è andato in archivio con la flotta cresciuta del 5% rispetto alla fine del 2023 con 1,3 milioni di mezzi. La crescita arriva soprattutto dal segmento delle aziende (circa un milione, in crescita del 6% nel confronto semestrale), con il fenomeno emergente dal lato della domanda costituito dai privati senza partita Iva, ormai vicini a quota 100 mila (per l'esattezza sono 93 mila).

Quanto a questi ultimi, sono destinati a crescere come consistenza, dato che il legislatore ha esteso gli eco-incentivi (e in misura pari a sei punti percentuali di

quota (dal 55% all'attuale 48%), mentre rimane stabile l'alimentazione a benzina (intorno al 12%) e prosegue la crescita di ibride ed elettriche, che rappresentano il 37% della flotta.

Gli operatori del settore esprimono ottimismo anche per i prossimi trimestri dato che, a prescindere dalla congiuntura, un po' in tutta Europa si assiste a un graduale passaggio dalla proprietà all'uso dell'auto, soprattutto per la spinta in questa direzione che arriva dai più giovani.

Un processo, segnalano da Aniasa, che potrebbe conoscere una nuova accelerazione allineando la fiscalità sull'auto del nostro Paese a quella dei principali Paesi europei, con benefici conseguenti in tema di lotta alle emissioni e sicurezza sulle strade.

«Il noleggio a lungo termine continua a conquistare terreno nei segmenti delle Pmi e dei professionisti grazie alla sua flessibilità e all'appeal di una mobilità pay-per-use, che supera l'idea tradizionale di possedere un'auto. Questo approccio si allinea a una filosofia moderna di utilizzo efficiente e personalizzato dei veicoli», analizza Raffaella Tavazza, ceo di Locauto Group. La flessibilità si rivela vincente anche sul fronte

delle alimentazioni.

«Oggi i clienti possono orientarsi tra diverse opzioni - elettrico, plug-in, ibrido e motorizzazioni termiche tradizionali -, ognuna con caratteristiche proprie. La sfida è trovare il giusto equilibrio tra costi delle rate, vantaggi fiscali e tassazione fringe, una scelta che offre l'opportunità di costruire una mobilità sempre più personalizzata e sostenibile», aggiunge.

In questo contesto, il ruolo del consulente di mobilità diventa fondamentale: «Accompagnare il cliente verso la scelta più adatta alle sue esigenze significa combinare risparmio economico, efficienza, ottimizzazione dei costi di viaggio e vantaggi fiscali in un mix calibrato», sottolinea Tavazza.

Un'altra tendenza riguarda la fornitura di servizi di mobilità a vasto raggio. Un esempio in tal senso è l'accordo tra Arval e Pirelli Cycle Around, in virtù del quale le aziende clienti della società di gestione delle flotte possono quindi ricorrere a una soluzione di corporate e-bike sharing chiavi in mano per la mobilità dei propri collaboratori, fruibile sia a scopo professionale, che ricreativo.



① Tra i privati senza Partita Iva, ibride ed elettriche sono salite al 37 per cento della flotta



Peso: 40%

Per “i commerciali” ora contano i servizi

Il segmento intercetta i cambiamenti della domanda in modo tempestivo per non perdere competitività

Luigi dell'Olio

Cresce la quota dei veicoli commerciali leggeri (lcv) all'interno del mercato del noleggio, grazie all'andamento in positivo del primo segmento, in controtendenza rispetto a quello delle vetture. In particolare, secondo l'elaborazione di Dataforce su dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le immatricolazioni nei primi nove mesi dell'anno sono calate del 7,03% a livello di noleggio complessivamente considerato, ma la media si scompone tra -9,34% delle vetture e un +8,34% dei veicoli commerciali leggeri.

Questi ultimi sono saliti meno nel segmento del breve termine (+3,98% le immatricolazioni rispetto al periodo gennaio-settembre 2023 contro il +21,41% messo a segno dalle vetture), ma hanno registrato un'ottima performance nel lungo termine, con un +9,23% quanto agli Lcv, per un totale di 48.194 unità, contro il -16,45% mes-

so a segno dalle vetture. Numeri che stanno a evidenziare la capacità di questo segmento di mercato nell'intercettare i cambiamenti della domanda in modo tempestivo per non perdere terreno sul fronte della competitività.

Dalle analisi dell'associazione di settore Aniasa, emerge che tra i veicoli commerciali leggeri, il diesel risulta il più usato e cresce nel terzo trimestre fino a raggiungere il 91,6%, mentre la media annua è

dell'87,1%. I mezzi commerciali a benzina sono scesi addirittura al 3,7%, mentre nei trimestri precedenti avevano sfiorato il 10%. Gli “ibridi veri” valgono poco più dell'1%: appena 156 immatricolazioni nel terzo trimestre (149 full hybrid, 7 plug-in hybrid).

I veicoli elettrici continuano a far segnare forti rallentamenti: la quota da luglio a settembre è del 2,3%, del 2,8% nel 2024. Da gennaio a settembre sono stati targati appena 1.369 Lcv Bev (solo elettrici). Nei primi nove mesi dello scorso anno erano stati 3.048.

La crescita del mercato passa non solo per modelli innovativi, ma anche per la qualità dei servizi e per la capacità di fornire una consulenza a tutto tondo. Da qui la scelta di Ford Pro che si propone come unico interlocutore per le aziende, offrendo soluzioni complete per la gestione della flotta, ottimizzando i costi e riducendo i tempi di fermo. Con un'offerta che va dai servizi di telematica (Ford Pro Software) alla consulenza nella scelta delle infrastrutture di ricarica più adatte, in funzione delle necessità della flotta (Ford Pro Charging). Il tutto affiancato dalla rete dei Transit Centre, i centri specializzati nell'assistenza con servizi dedicati, pensati per una maggiore accessibilità in termini di orari e giorni di apertura, ai piani finanziari flessibili, che permettono di finanziare in un'unica soluzione veicoli, allestimenti e altri servizi. In questo modo l'o-

peratore punta a presidiare l'intera filiera dei servizi in uno scenario che vede la domanda in rapida evoluzione non solo per le nuove esigenze connesse alla guida, ma anche il bisogno di velocizzare i processi a fronte della crescente complessità dei bisogni.

I servizi di telematica sfruttano i dati inviati dai veicoli in tempo reale per monitorare lo stato di salute della flotta e lo stile di guida, nell'ottica di una migliore programmazione della manutenzione e della rotazione dei veicoli, che si traduce poi in maggiore efficienza. A completare l'offerta è Ford Mobile Service, una vera e propria officina mobile, che si reca presso la sede del cliente per effettuare gli interventi, anche su più veicoli in contemporanea, ottimizzando i tempi e a volte operando anche durante i periodi di inattività del veicolo.

8,3%

La crescita in 9 mesi di veicoli commerciali

① Qui sopra una immagine dell'ultimo modello di Ford E-Transit



Peso:41%

Sezione: ANIASA



Peso:41%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

Le vetture green per la decarbonizzazione

Secondo i dati Aniasa, nei primi nove mesi dell'anno i veicoli alimentati a diesel e a benzina mantengono ancora le principali quote di mercato

Sibilla Di Palma

La transizione verso la mobilità sostenibile rappresenta uno dei tasselli fondamentali nella più ampia strategia di decarbonizzazione dell'Europa che punta a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. La strada verso questo obiettivo resta però piuttosto accidentata, con le principali quote di mercato che per ora restano saldamente in mano ai veicoli alimentati a diesel e a benzina. I motivi sono molteplici: dall'autonomia ancora limitata ai lunghi tempi di ricarica dei veicoli elettrici, dall'inadeguatezza delle infrastrutture di ricarica fino agli elevati prezzi d'acquisto che scoraggiano molte famiglie, già segnate dagli effetti del caro-vita e dalla perdita del potere di acquisto. Un trend che interessa anche il mondo del noleggio: gli ultimi dati Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, evidenziano che nei primi nove mesi dell'anno le vetture alimentate a diesel e a benzina hanno continuato a mantenere le principali quote di mercato. Tra le vetture a minori emissioni, l'ibrido si conferma il più apprezzato per il buon compromesso tra consumi, emissioni e prestazioni poiché questa tecnologia consente di utilizzare il motore elettrico nella circolazione in ambito cittadino e di passare alla benzina sulle percorrenze maggiori. Nel periodo analizzato le vetture elettriche si sono fermate al

5,36% e quelle plug-in hybrid (nelle quali il veicolo funziona con l'alimentazione elettrica fino a quando la batteria è quasi esaurita, per poi passare automaticamente al motore a combustione) al 7,36%. Mentre per le full hybrid (ovvero che combinano un tradizionale motore a benzina a un motore elettrico a batteria) la quota si è attestata al 10,42%, a fronte del 37,68% per i veicoli a benzina e del 38,42% per le diesel. Stesso trend per il noleggio a breve termine in cui le vetture green restano ancora di nicchia, con quote di mercato ferme al 3,93% per le vetture full hybrid, al 2,45% per quelle plug-in hybrid e all'1,66% per le elettriche.

Un contesto non semplice in cui gli operatori del settore stanno però proseguendo nello sviluppo di soluzioni orientate alla mobilità alternativa, puntando su innovazione e ampliamento dell'offerta.

È il caso di Nissan che sta gestendo questa transizione con un'ampia offerta di modelli elettrificati che punta a soddisfare diverse esigenze sia in termini di spazio, sia di tipo di motorizzazione. «I modelli elettrificati offrono una serie di vantaggi che vanno dai bassi consumi alle agevolazioni fiscali, fino alla possibilità di circolare in caso di restrizioni per i veicoli più inquinanti. Cosa che si traduce in minori costi di gestione e in maggiore semplicità e libertà di utilizzo, tutti fattori molto apprezzati dai clienti privati e aziendali», sottolinea Sandro Sarlo, direttore

vendite Nissan Italia, che indica tra i modelli lanciati Qashqai e X-Trail, entrambi disponibili con motorizzazione mild hybrid (il cosiddetto "ibrido leggero", un tipo di motorizzazione che prevede la presenza di un motore endotermico e di una piccola batteria, dentro cui viene immagazzinata l'energia proveniente dalla fase di frenata e dal freno motore), ed e-Power. Ovvero "un brevetto Nissan" «costituito da un motore 100% elettrico che muove le ruote della vettura e un motore termico che produce energia, il cui vantaggio è di offrire l'accelerazione progressiva e lineare tipica dei veicoli elettrici, ma senza la necessità di ricarica alla spina», prosegue il manager che cita tra i modelli parte della gamma anche Ariya, crossover coupé 100% elettrico, e i veicoli commerciali leggeri Townstar e Interstar in versione elettrica.



① Il modello Nissan Qashqai è disponibile con la motorizzazione mild hybrid, il cosiddetto "ibrido leggero" con endotermico e piccola batteria



Peso: 36%