

**BUSINESS** FLOTTE NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI

Il noleggio auto chiude il 2024 in negativo, ma pesano il paragone con un 2023 da record e le novità sulla tassazione

# “Inchiodata” di fine anno

Il noleggio a lungo termine archivia l'ultimo trimestre del 2024 in calo. Sono state immatricolate 69.655 automobili, 19.480 in meno rispetto allo stesso periodo del 2023 (- 21,9%), mentre considerando l'intero 2024 il rallentamento è del 17,7% (a fronte di un mercato dell'auto che, nel complesso, è in flessione solo dello 0,54%). Pur con queste difficoltà il noleggio a lungo termine resta una formula apprezzata, pari a un quinto di tutte le im-

matricolazioni (erano una su quattro alla fine dell'anno precedente).

#### PER LE “AZIENDALI” CI SONO NOVITÀ

Il calo trova più giustificazioni. Innanzitutto, il 2024 si confronta con un 2023 dai numeri positivi per il lungo termine, che aveva visto la consegna di tante auto ordinate l'anno prima e arrivate in ritardo per via della crisi dei microchip. Il cambio della tassazione ai lavoratori dipendenti a cui è concessa l'auto come bonus aziendale, in vigore da gennaio ma nota

da molti mesi, ha spinto poi a prolungare i contratti ancora in essere con il “vecchio” regime fiscale.

#### RISALITA MODESTA PER I PRIVATI

Nel 2024, l'84,2% dei veicoli (inclusi quelli commerciali) immatricolati per il noleggio a lungo termine è andata ai clienti professionali (l'anno prima erano stati l'85,6%). I privati (con o senza partita Iva) restano una minoranza e, pur essendo cresciuti dell'1,4% sul totale, restano lontani dal 22,8% raggiunto nel 2021.

**ELETTRICHE E PLUG-IN HYBRID ALLA RISCOSSA?**  
Il nuovo regime fiscale sulle auto concesse come "bonus" aziendale favorisce le plug-in hybrid e elettriche. Fra i modelli a "pila" c'è la spaziosa suv Mercedes EQB



**SALVATORE SALADINO**

Country Manager di Dataforce Italia

**La nuova fiscalità dei fringe benefit genererà distorsioni**

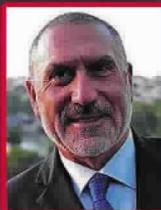
► **La nuova tassazione delle "aziendali" favorisce le elettriche e le plug-in. Si invertirà il trend su queste tecnologie? Come influirà sul noleggio?**

La tendenza negativa su elettriche e plug-in si invertirà solo in parte: la loro quota aumenterà (oggi siamo al 13,1%), ma anche per via della contrazione delle altre tipologie d'auto, che sono tassate di più. Assisteremo a un prolungamento dei contratti e alla rinuncia alle auto aziendali a favore di un compenso salariale che permetta al dipendente di comprare il mezzo che vuole. Il nuovo regime vale infatti solo per le aziendali di nuova immatricolazione e non per quelle già in flotta. L'Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio) ha stimato che col nuovo regime fiscale l'imponibile salirà in media di € 1.600 (+67%), con le nuove immatricolazioni del noleggio in calo anche più del 30%.

► **Nel 2025 sparisce l'ecobonus per le automobili meno inquinanti. Quale sarà l'effetto sul noleggio?**

L'impatto sarà negativo, ma inferiore a quello che subirà il canale dei privati. A sostenere le immatricolazioni dovranno provvedere le case, le reti di vendita e i noleggiatori, aumentando gli sconti e abbassando i canoni, cosa quest'ultima assai difficile soprattutto per le auto elettriche, per via della caduta dei loro valori residui.

► **Come spiega l'apprezzamento delle auto diesel? Dipende solo dall'arrivo di nuovi modelli come, per esempio, la Volkswagen Tiguan?**  
La quota delle diesel nel 2024 è rimasta attorno al 40%, con una lieve crescita negli ultimi mesi, perché la competitività dei loro costi d'uso è imbattibile. Le case che le propongono a listino vengono premiate.



**GIUSEPPE BENINCASA**

Direttore generale dell'Aniasa (Associazione nazionale dell'autonoleggio)

**I contratti si allungheranno**

► **Qual è la durata media di un contratto di noleggio? Si stanno allungando o accorciando?**

La durata dei contratti è in media sui 36 mesi. Il nuovo regime fiscale che riguarda le "aziendali" ha dato però un impulso al prolungamento di quelli stipulati con la "vecchia" tassazione. Stimmiamo di raggiungere, già alla fine del 2025, una media ben superiore a quella attuale: si potrebbe arrivare a 48 mesi.

► **Stanno arrivando molte case cinesi: quale impatto avranno sul noleggio? Quale ruolo giocano i dazi Ue sulle elettriche del Dragone?**  
Le auto prodotte in Cina hanno del potenziale inespresso, che può essere messo in crisi dai dazi che rappresentano una distorsione del mercato. I cinesi sono infatti fra i pochi costruttori a proporre auto elettriche compatte e a prezzi contenuti, che potrebbero rendere più accessibile il noleggio "elettrico" anche ai privati. Come tutte le auto a batteria, anche le cinesi scontano il rapido ricambio tecnologico, che ne compromette la tenuta del valore residuo.

► **Le piccole elettriche come la Fiat Grande Panda e la Citroën C3 possono essere modelli di svolta per il noleggio?**

Più che auto della svolta potrebbero fare da "argine" europeo all'avanzata dei produttori cinesi nel Vecchio Continente. Un primo passo per cercare di conquistare clienti una categoria di auto (quella delle piccole a batteria) per molto tempo poco presidiata dalle case europee e che ora rischia di cadere in mani cinesi.

► **Come vede il 2025 del noleggio a lungo termine?**

Pur prevedendo un rallentamento della crescita dei nuovi contratti, il settore resta in buona salute. Il totale dei veicoli in gestione è consistente (1,5 milioni di mezzi) e contiamo di consolidare questa quota.

**FRINGE BENEFIT: TASSAZIONE RIVISTA**

Con la nuova legge finanziaria in vigore dal 1° gennaio 2025 (valida anche per le auto "ordinate" nel 2024 e in consegna quest'anno) cambiano le ritenute sul canone dell'auto aziendali date ai dipendenti come fringe benefit. Prima la tassazione dipendeva dalle emissioni di CO<sub>2</sub> allo scarico, ora la suddivisione è fra elettriche, ibride plug-in e tutte le altre (con, rispettivamente aliquote del 10, 20 e 50%). Così, per le auto a benzina o diesel, anche mild o full hybrid e con emissioni fino a 190 g/km (la gran parte di quelle noleggiate fino al 2024) si paga più di prima; sono avvantaggiate, invece, le elettriche, le plug-in e anche quelle oltre i 190 g/km di emissioni (avevano una tassazione del 60%). Nei casi peggiori, il nuovo regime fiscale potrebbe portare a un "taglio" in busta paga anche di 100 euro al mese.

**COME CAVARSELA**

Per arginare i rincari, le aziende se possibile prolungano i contratti stipulati con il "vecchio" schema o aumentano le auto plug-in o elettriche in flotta. Quest'ultima soluzione è preferita dalle grandi società che devono rispettare obiettivi di sostenibilità. In alternativa, si propone al dipendente un indennizzo mensile da spendere in servizi di mobilità (car allowance).

**TASSAZIONE 2024**

EMISSIONI g/KM CO <sub>2</sub>	%
0-60	25%
61-160	30%
161-190	50%
Oltre 190	60%

**TASSAZIONE 2025**

TIPO DI AUTO	%
Elettrica	10%
Plug-in hybrid	20%
Altre	50%

**BUSINESS FLOTTE NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI**



**TEDESCHE ALLA RIBALTA**

Nell'ultimo trimestre del 2024, l'auto più scelta da chi noleggia è la **Volkswagen Tiguan**. Rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, le immatricolazioni della suv media tedesca sono passate da 2.052 a 3.830 unità. Al secondo posto c'è la Fiat Panda (in testa alla classifica se si considera però il cumulato degli ultimi 12 mesi del 2024). La torinese perde quasi il 65% delle immatricolazioni rispetto all'ultimo trimestre del 2023. Vedremo che risultati farà la Grande Panda, che al fianco e di cui parliamo a pagina 14. Ordinabile da poco, è più grande, più spa-

ziosa e anche elettrica. Stesso discorso per la "cugina" Citroën C3 (anche lei c'è pure elettrica), rinnovata e arrivata nelle concessionarie alcuni mesi fa. **RIVINCITA DELLE PLUG-IN?** Al terzo posto c'è un'altra suv tedesca, la BMW X1 (il modello è del 2022). Quarta è l'originale crossover Toyota C-HR che c'è sia full, sia plug-in hybrid (come la Tiguan, la X1 e la Kia Sportage, che si posiziona al quinto posto). L'apprezzamento di questi modelli potrebbe crescere ancora per via della tassazione sulle "aziendali" che favorisce proprio le plug-in.

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	4° Trim. 2024	4° Trim. 2023	Diff. 4° Trim. 2024/2023
Volkswagen Tiguan	3830	2052	+86,7%
Fiat Panda	3413	9689	-65%
BMW X1	2287	1326	+72,5%
Toyota CH-R	2043	873	+134%
Kia Sportage	2019	1983	+1,8%
<b>TOTALE (tutti i modelli)</b>	<b>69.655</b>	<b>89.135</b>	<b>-22%</b>

**GASOLIO? NON È DETTA L'ULTIMA...**

Fra ottobre e dicembre del 2024, le auto a gasolio battono quelle a benzina (in entrambi i casi si considerano anche le ibride leggere), attestandosi a una quota di mercato di quasi il 41% (invece del 33%). Nel calo di tutto il mercato del noleggio (-21,9%), le auto diesel (finite spesso nel mirino dalle politiche antinquinamento), diminuiscono del 9,1% da ottobre a dicembre; fanno meglio solo le full hybrid. Ciò si deve ai bassi costi d'utilizzo di questo tipo di auto, all'arrivo di nuovi

modelli (come la Volkswagen Tiguan) e alla maggior fiducia dei clienti nei confronti del gasolio per via della crescente incertezza sulla transizione all'elettrico. **LE BATTERIE NON SFONDANO** Sia sul fronte delle auto sia su quello dei veicoli commerciali, i modelli a "pila" stentano. Le ragioni alla base dell'insuccesso sono una rete di ricarica ancora poco strutturata (60.000 punti, contro i quasi 155.000 della Francia e gli oltre 148.000 della Germania) e i prezzi di listino ancora troppo alti.

**I COMMERCIALI "TENGONO DURO"**

Il mercato del noleggio a lungo termine dei mezzi commerciali ha numeri più piccoli rispetto a quello delle auto (in un anno ha immatricolato 63.339 veicoli, contro i 310.701 delle auto), ma nel 2024 l'andamento è stato positivo (+1,22%) invece che pesantemente negativo. In aggiunta, se sul fronte delle auto le case italiane perdono terreno, per i commerciali il discorso è diverso. Infatti, sia su base trimestrale

sia su base annuale ai primi due posti del podio ci sono due modelli della Fiat: il Doblò e il Ducato. **SINERGIE PRODUTTIVE** Il Fiat Ducato è stato rinnovato di recente nello stile e nel cambio (ora ha un automatico a otto rapporti). Viene prodotto nello stabilimento abruzzese di Atessa (CH), proprio dove nasce il "gemello" Peugeot Boxer (in forte crescita) che si piazza sul gradino più basso del podio.

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	4° Trim. 2024	4° Trim. 2023	Diff. 4° Trim. 2024/2023
Fiat Doblò	2160	1249	+73%
Fiat Ducato	1596	3410	-53,2%
Peugeot Boxer	1109	493	+125%
Ford Transit	722	849	-15%
Fiat Scudo	612	554	+10,5%
<b>TOTALE (tutti i modelli)</b>	<b>13.679</b>	<b>17.736</b>	<b>-23%</b>

**TUTTI I MOTORI CHE VUOI**

**Il Fiat Doblò (aggiornato nel 2024) c'è diesel, a benzina o anche a batteria**



NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	4° trimestre 2024	4° trimestre 2023	Diff. 4° trim. 2024/2023
<b>VEETURE</b>			
A benzina*	22.924	36.681	-38%
Diesel	28.448	31.305	-9,1%
Full hybrid	8410	8428	-0,2%
Plug-in hybrid	4952	6689	-26,0%
Elettriche	4294	5330	-19,4%
A gas	627	702	-10,7%
<b>TOTALE</b>	<b>69.655</b>	<b>89.135</b>	<b>-21,9%</b>
<b>VEICOLI COMMERCIALI</b>			
A benzina*	447	928	-52%
Diesel	12.264	15.862	-23%
Full hybrid	317	257	+23,4%
Plug-in hybrid	34	10	+240%
Elettrici	464	502	-8,0%
A gas	153	177	-14%
<b>TOTALE</b>	<b>13.679</b>	<b>17.736</b>	<b>-23%</b>

\*Include le mild hybrid