



## Auto aziendali, siamo all'assurdo: una Porsche elettrica conviene più della Panda



La Manovra 2025 ha introdotto un nuovo regime fiscale per le auto aziendali, con profonde implicazioni per aziende e dipendenti. Il cambiamento più significativo riguarda il criterio di tassazione dei veicoli concessi in uso promiscuo, ovvero utilizzati sia per scopi lavorativi che personali.

**Se fino al 2024 la tassazione era basata sulle emissioni di CO2**, ora conta esclusivamente il tipo di alimentazione del veicolo. Il risultato? Auto di lusso a trazione elettrica risultano più convenienti delle tradizionali citycar a benzina o Diesel.

### **Il nuovo schema di tassazione: chi vince e chi perde**

A partire dal 1° gennaio 2025, le aliquote per la tassazione dei fringe benefit delle auto aziendali seguono un nuovo criterio:

- **10% del costo chilometrico** per le auto elettriche;
- **20% del costo chilometrico** per le ibride plug-in;
- **50% del costo chilometrico** per le auto a benzina e Diesel.

Questa revisione fiscale penalizza in modo significativo le vetture con motore termico, mentre premia le elettriche e ibride plug-in, indipendentemente dal loro valore di mercato.

### **Il paradosso: una Panda costa più di una Porsche**

Il Sole 24 Ore ha evidenziato uno scenario paradossale: un'utilitaria come la Fiat Panda Hybrid, con un piccolo motore a benzina da 69 CV, viene tassata per un valore imponibile di **2.918,25 euro** all'anno. Al contrario, un'auto di lusso come la Porsche Taycan elettrica ha un valore imponibile di **1.392,9 euro**, meno della metà rispetto alla Panda.

Situazioni simili si verificano anche per altri modelli. Ad esempio, una Citroën ë-C3 immatricolata il 31 dicembre 2024 verrebbe tassata al 25% per un valore di **1.227,38 euro**, mentre la stessa auto registrata un giorno dopo, con il nuovo regime al 10%, avrebbe un valore benefit di **490,95 euro**. Questo dimostra come la tempistica di immatricolazione possa avere un impatto significativo sul carico fiscale del dipendente.

### **Le conseguenze per aziende e dipendenti**

Questa nuova normativa ha sollevato non poche polemiche, soprattutto da parte di **ANIASA**



(Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), che ha denunciato l'aumento della tassazione del **67% per le auto termiche**. Ciò si traduce in un esborso medio aggiuntivo di **1.600 euro annui** per i dipendenti che utilizzano veicoli benzina o Diesel.

Per le aziende, invece, la scelta della tipologia di veicolo diventa cruciale: optare per una flotta elettrica non solo riduce il costo fiscale a carico dei dipendenti, ma abbassa anche la base imponibile su cui vengono calcolati i contributi. Tuttavia, il passaggio forzato alle auto elettriche potrebbe risultare problematico per chi opera in settori con lunghi spostamenti o in zone con infrastrutture di ricarica inadeguate.

### **Una riforma da rivedere?**

L'intento del governo con questa riforma è chiaro: **incentivare l'elettrificazione del parco auto aziendale**. Tuttavia, la struttura delle nuove aliquote genera distorsioni evidenti, premiando veicoli elettrici di alta gamma a discapito delle citycar, che da sempre rappresentano una scelta economica per i lavoratori.

La speranza è che venga introdotta una revisione più equilibrata del sistema, per evitare che una normativa pensata per favorire la transizione ecologica finisca per avvantaggiare solo chi può permettersi auto di lusso, penalizzando invece chi ha bisogno di un'auto piccola e accessibile per lavorare.

## Tassazione delle auto aziendali: cosa cambia dal 2025



Analisi delle recenti modifiche alla tassazione delle auto aziendali e le loro conseguenze

Argomenti trattati

- 1 Introduzione alla nuova tassazione
- 2 Le nuove regole fiscali
- 3 Implicazioni per il mercato automobilistico
- 4 Le auto ordinate nel 2024 e le loro conseguenze
- 5 Conclusioni e prospettive future

### **Introduzione alla nuova tassazione**

Dal 1° gennaio 2025, la tassazione delle auto aziendali subirà un cambiamento significativo, con l'introduzione di nuove aliquote che potrebbero influenzare profondamente il mercato automobilistico italiano. Questa modifica si inserisce in un contesto più ampio di riforme fiscali e ambientali, mirate a incentivare l'uso di veicoli elettrici e ibridi, ma solleva anche preoccupazioni tra i dipendenti e le aziende che utilizzano auto in uso promiscuo.

## Le nuove regole fiscali

Le auto aziendali, che comprendono anche motocicli e ciclomotori, sono considerate una forma di fringe benefit, ovvero una retribuzione in natura. Fino ad oggi, la tassazione era legata alle emissioni di CO2, ma dal 2025 si baserà esclusivamente sulla tipologia di alimentazione del veicolo. Questo cambiamento rende più vantaggiosa l'immatricolazione di auto elettriche e ibride plug-in, mentre penalizza i modelli termici e ibridi con emissioni fino a 160 g/km di CO2. Di conseguenza, i dipendenti che riceveranno un'auto termica nel 2025 si troveranno a fronteggiare un aumento delle ritenute fiscali.

## Implicazioni per il mercato automobilistico

Le nuove aliquote potrebbero avere ripercussioni significative sul mercato dell'auto in Italia. Le aziende potrebbero essere disincentivate ad acquistare veicoli termici, portando a una diminuzione delle vendite di questi modelli. Inoltre, la nuova tassazione potrebbe comportare minori entrate per lo Stato, in termini di imposte indirette come l'IVA e tributi locali. Le associazioni di categoria, come **ANIASA**, hanno già espresso preoccupazione per l'impatto che queste misure potrebbero avere sul settore dell'autonoleggio e della sharing mobility.

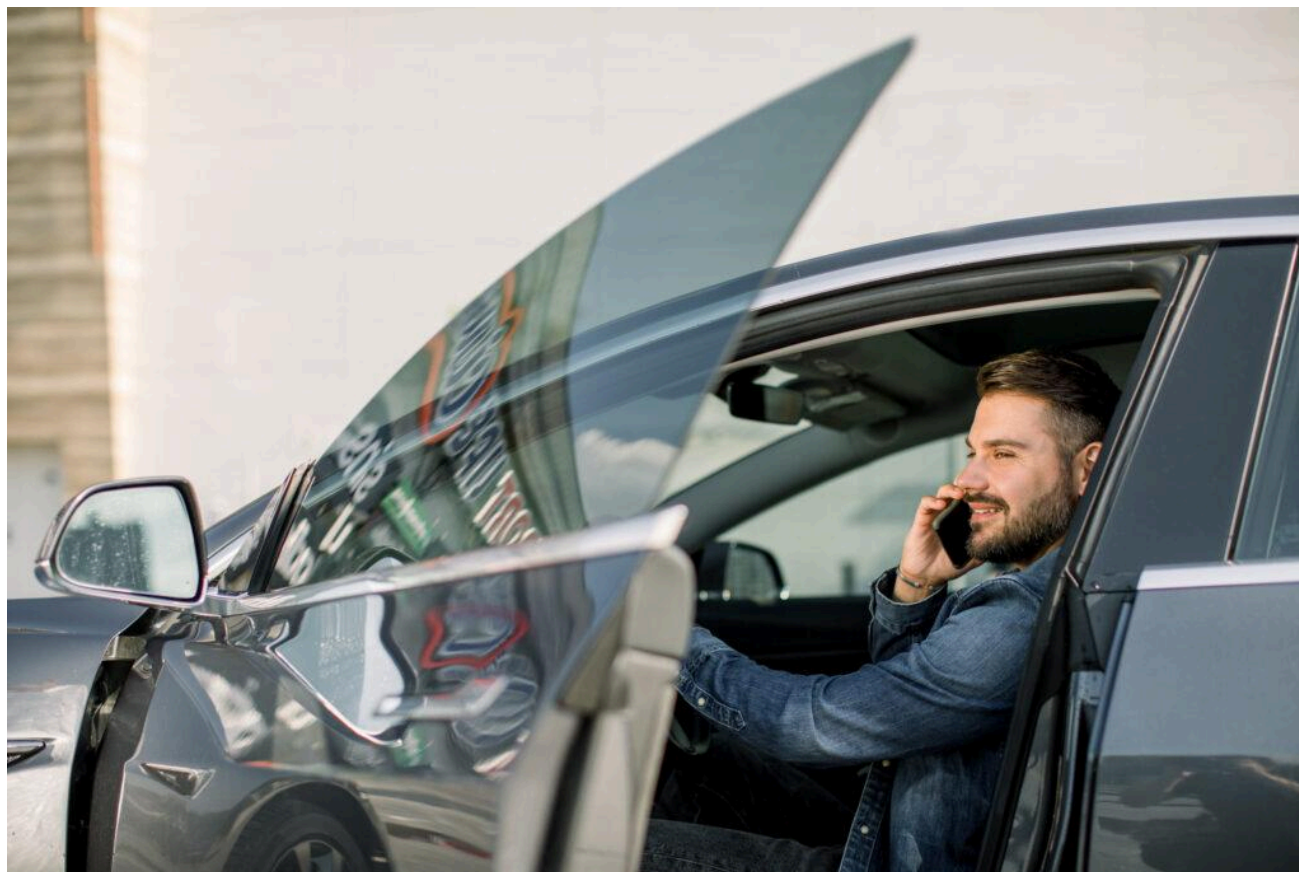
## Le auto ordinate nel 2024 e le loro conseguenze

Un aspetto controverso riguarda le auto aziendali già ordinate nel 2024 ma non ancora consegnate. Questi veicoli saranno soggetti alle nuove aliquote, nonostante le aziende non fossero a conoscenza delle modifiche fiscali al momento dell'ordine. Questo potrebbe risultare ingiusto per le aziende che hanno pianificato i loro acquisti in base a normative precedenti. La mancanza di una norma di salvaguardia per queste auto potrebbe portare a un'applicazione retroattiva delle nuove regole, creando confusione e insoddisfazione tra i dipendenti e le imprese.

## Conclusioni e prospettive future

La situazione attuale evidenzia la necessità di un dialogo tra il governo e le associazioni di categoria per trovare soluzioni che possano mitigare l'impatto delle nuove aliquote sulle auto aziendali. È fondamentale considerare le conseguenze economiche e sociali di queste riforme, per garantire un equilibrio tra obiettivi ambientali e sostenibilità economica. Solo attraverso un approccio collaborativo sarà possibile affrontare le sfide future e promuovere un mercato automobilistico più equo e sostenibile.

## Auto aziendali: aliquote 2025 confermate, bocciati gli emendamenti



**La stangata delle auto aziendali sembra ormai certa dopo che sono stati bocciati tutti gli emendamenti per modificare le aliquote 2025**

Siamo stati troppo ottimisti quando, un paio di settimane fa, abbiamo scritto dei tre emendamenti al decreto Milleproroghe presentandoli come l'**ultima possibilità** di attenuare l'impatto della **nuova tassazione sui fringe benefit delle auto aziendali**, che dal 1° gennaio 2025 ha aumentato il costo chilometrico dei modelli termici (benzina, diesel e gpl, oltre che full e mild hybrid) concessi a uso promiscuo, con la sola esclusione delle vetture con emissioni superiori a 160 g/km di CO<sub>2</sub>. Sembrava infatti che almeno uno dei tre emendamenti avesse **buone possibilità di passare**, ma le notizie che giungono oggi **spengono ogni speranza**: due sono stati respinti dalle Commissioni competenti al Senato, mentre un altro è stato ritirato dagli stessi esponenti del Governo. La stangata sulle aliquote per le auto aziendali appare dunque **inevitabile**.

### **FRINGE BENEFIT AUTO AZIENDALI: LE NUOVE ALIQUOTE 2025**

Come è noto, le **auto aziendali** (ma anche motocicli, ciclomotori e autocaravan) concesse in uso promiscuo ai dipendenti, ossia quelle utilizzabili sia per esigenze di lavoro che per

esigenze private, costituiscono una forma di remunerazione 'in natura' complementare alla retribuzione principale 'in denaro', e sono pertanto soggette alla **tassazione prevista per il fringe benefit**, che è appunto una retribuzione aggiuntiva in beni o servizi. A decorrere dal 1° gennaio 2025 la tassazione, che prima era legata alle **emissioni di CO2**, si basa solo ed esclusivamente sulla **tipologia di alimentazione**. Questa modifica ha reso più vantaggiosa l'immatricolazione di auto aziendali elettriche e plug-in hybrid e meno conveniente quella di vetture termiche e ibride fino a 160 g/km di CO2, comportando un automatico incremento delle ritenute nelle buste paga dei dipendenti che si vedono assegnare un'auto termica nel 2025.

## I RISCHI DELLA NUOVA TASSAZIONE

Si corre inoltre il rischio che la nuova **tassazione sui fringe benefit delle auto aziendali**, adottata dal Governo per raggiungere alcuni obiettivi ambientali del PNRR, possa avere conseguenze negative sul **mercato dell'auto** in Italia e sulle **case dello Stato** in termini di minori entrate e di imposte indirette, a partire dall'Iva e a livello di tributi locali con l'Imposta provinciale di trascrizione (IPT), oltre che su dipendenti e imprese.

C'è poi la questione delle auto aziendali ordinate nel 2024 ma non ancora consegnate. Un po' ingiustamente, infatti, i nuovi coefficienti fiscali si applicano anche sui **veicoli ordinati l'anno scorso**, quando ancora non si conosceva la nuova tassazione, ma che saranno **immatricolati e assegnati nel 2025**. Penalizzando quindi chi attende, magari da mesi, la consegna di una vettura ordinata da tempo (sempre con riferimento ad auto a benzina, diesel, Gpl e ibride non plug-in).

## TASSAZIONE AUTO AZIENDALI: BOCCIATI GLI EMENDAMENTI PER POSTICIPARE L'AUMENTO

C'erano quindi argomenti più che validi per **correggere la nuova normativa** approfittando degli emendamenti al decreto Milleproroghe, che non di rado è usato per sanare qualche stortura della Legge di Bilancio, anche sulla spinta delle associazioni di categoria. E infatti c'erano **tre proposte** per posticipare le nuove aliquote sulle auto aziendali e/o per 'salvare' le auto ordinate nel 2024:

- l'emendamento 3.63 a firma di Ternullo (FI), Paroli (FI) e Silvestro (FI) chiedeva di rinviare la nuova tassazione sui fringe benefit di auto e altri veicoli aziendali in uso

promiscuo ai contratti stipulati a decorrere **dal 1° luglio 2025**;

- l'emendamento 3.64 di Manca (PD), Lorenzin (PD), Misiani (PD) e Nicita (PD) chiedeva, per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati **entro il 30 giugno 2025**, l'applicazione della disciplina vigente **fino al 31 dicembre 2024**;
- l'emendamento 3.65 di Garavaglia (Lega), Tosato (Lega) e Spelgatti (Lega) era ancora più generoso degli altri perché chiedeva di spostare l'entrata in vigore delle nuove aliquote sui fringe benefit dal 1° gennaio 2025 al **1° gennaio 2026**.

Ma, in base alle ultimissime notizie riportate dalla testata di settore Fleet Magazine, **tutti gli emendamenti sulle nuove aliquote per le auto aziendali sono stati bocciati**. O meglio, due risultano bocciati e uno ritirato. Insomma, una vera doccia fredda.

Fleet Magazine cita anche la reazione di **ANIASA**, l'associazione che rappresenta la categoria dell'autonoleggio e della sharing mobility, la quale evidenzia tra le altre cose il respingimento, a suo dire incomprensibile, dell'emendamento per la salvaguardia del circolante: *“Ed era un atto per davvero dovuto”*, sottolinea l'associazione, *“in quanto manteneva **legislativamente applicabile al parco auto immatricolato e concesso in uso al 31 dicembre 2024 la precedente regolamentazione**. Adesso, senza una cosiddetta norma di salvaguardia, c'è il forte rischio che per le assegnazioni di veicoli effettuate fino al 31 dicembre 2024 trovino applicazione i principi di carattere generale stabiliti dall'art. 51 comma 3 del TUIR, senza cioè la possibilità di utilizzare la determinazione forfettaria sulla base delle tariffe ACI”*.



## Tasse sullo auto aziendali, verso il rinvio della stretta: ipotesi clausola di salvaguardia. Ecco cosa cambia

Si va verso un rinvio della nuova tassazione sulle **auto aziendali** concesse a titolo di fringe benefit. Il regime introdotto dal governo con la legge di Bilancio premia le elettriche e le plug-in. Ma il nuovo sistema rischia di trasformare il possesso di un veicolo aziendale, a meno che non si tratti di una Tesla, in un privilegio troppo oneroso. Sono tre gli emendamenti al **Milleproroghe**, atteso alla prova dell'aula la settimana prossima, che propongono di rivedere le modalità di entrata in vigore della nuova tassazione. Due di questi, provenienti da Pd e Forza Italia, puntano a far slittare al primo luglio l'entrata in vigore della riforma, per dare alle aziende più tempo per organizzarsi. Per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2025 così non cambierebbe nulla. Una soluzione di questo tipo avrebbe però un impatto sui conti dello Stato, che dall'operazione sui fringe benefit si aspetta di incassare 25 milioni di euro solo quest'anno.

### **Rottamazione cartelle, primo sì (condizionato) a un allargamento della sanatoria.**

Un terzo emendamento prova a mettere in salvo le vetture ordinate prima dell'entrata in vigore della riforma, stabilendo che le nuove disposizioni non si applicano ai veicoli immatricolati a partire dal Primo gennaio 2025, ma contrattualizzati entro il 31 dicembre 2024. La vecchia tassazione era basata sulle emissioni, con aliquote che andavano dal 25% al 60%, mentre quella nuova guarda esclusivamente al tipo di alimentazione del veicolo. Con la riforma voluta dal governo la tassazione per le auto elettriche diminuisce nel 2025 al 10% e per le plug-in al 20%. Per tutte le altre alimentazioni la nuova disciplina fissa un'aliquota del 50%. I veicoli con emissioni elevate, dunque superiori a 190 g/km, tassati fino allo scorso anno al 60%, ottengono così uno sconto del 10 per cento. Quelli con emissioni tra 61 e 160 g/km, che con il vecchio sistema beneficiavano di un'aliquota del 30%, vedono al contrario l'imposizione fiscale crescere nel 2025 del 20 per cento.

Non cambia nulla, infine, per le auto aziendali con emissioni tra 160 e 190 g/km, dal momento che erano già tassate al 50 per cento. L'**Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ha stimato un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%). E ha previsto un calo delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine di almeno il 30% (circa 60.000 unità). Per quanto riguarda gli acquisti da parte delle aziende, per effetto della stretta l'**Aniasa** prevede una contrazione del 20% (15mila unità). Tutto ciò, avverte sempre l'associazione, si rifletterà in termini di minori entrate anche sull'Erario e sulle casse degli enti locali, oltre che sul mercato automotive, già in crisi.

Per quest'ultimo le auto aziendali costituiscono un pilastro, considerato che rappresentano circa il 40 per cento delle immatricolazioni. I DATI A gennaio sono state immatricolate in Italia 133.692 autovetture, con un calo del 5,9% sul 2024 e del 19,1% sul gennaio del 2019. Per

quanto riguarda le immatricolazioni del noleggio veicoli, nel quarto trimestre dello scorso anno sono calate del 20,85%, portando la performance complessiva del 2024 a -10,13%. La quota di mercato del noleggio è del 27%. Nella classifica generale del 2024 la Fiat Panda rimane il modello più noleggiato in assoluto, sia nel breve sia nel lungo termine, con un totale di oltre 24mila unità (-23%).



#### ★I nostri soldi - Newsletter

Risparmio e investimenti, ogni venerdì **Iscriviti** e ricevi le notizie via email

## Tassazione auto aziendali ad uso promiscuo, 2 modifiche quasi sicure per modificare legge tanto contestata



L'introduzione di questa nuova tassazione sulle auto aziendali ha sollevato preoccupazioni tra le aziende e gli operatori del settore della mobilit.

Il **nuovo regime fiscale** applicato alle **auto aziendali concesse come fringe benefit** può essere rinviato. La riforma, introdotta dal governo nella **legge di Bilancio**, è pensata per incentivare la mobilità sostenibile, premiando le auto **elettriche** e **plug-in hybrid**. Ma il nuovo sistema rischia di trasformare il possesso di un'auto aziendale in un **privilegio sempre più costoso**, a meno che non si tratti di un modello completamente elettrico, come una Tesla.

Sono in discussione **tre emendamenti al decreto Milleproroghe**, il cui esame in aula è previsto per la prossima settimana. Due di questi propongono di posticipare l'entrata in vigore della riforma al **primo luglio 2025**, dando così alle aziende più tempo per adeguarsi alle nuove regole. Secondo questa proposta, i veicoli aziendali concessi in uso promiscuo con contratti stipulati **entro il 30 giugno 2025** manterrebbero il regime fiscale attuale.

Un terzo emendamento mira a proteggere le vetture aziendali ordinate prima della riforma. Secondo questa proposta, la nuova tassazione si applicherebbe solo ai veicoli immatricolati **dal primo gennaio 2025** senza comprendere quindi quelli contrattualizzati **entro il 31 dicembre 2024**. Se approvata, questa soluzione permetterebbe alle aziende di pianificare meglio l'acquisto di nuove auto senza subire gli effetti immediati della riforma:

- Come cambia la tassazione delle auto aziendali
  - Calo delle immatricolazioni e prospettive per il 2025
- Guarda il video **Due modifiche alla tassazione auto aziendali per modificare la nuova legge assai contestata**

## Come cambia la tassazione delle auto aziendali

Il **vecchio regime fiscale** sulle auto aziendali si basava sulle **emissioni di CO<sub>2</sub>**, con aliquote che variavano dal **25% al 60%**. La nuova riforma voluta dal governo sposta il criterio di tassazione e prende in considerazione **l'alimentazione del veicolo**.

A partire dal **2025**, le auto **elettriche** vedranno la tassazione ridotta al **10%**, mentre le **plug-in hybrid** saranno tassate al **20%**. Tutti gli altri veicoli subiranno invece un aumento dell'aliquota, fissata al **50%**. Questo nuovo sistema offre un **vantaggio fiscale ai veicoli più inquinanti**, con emissioni superiori ai **190 g/km di CO<sub>2</sub>**, che fino al 2024 erano tassati al **60%** e ora godranno di uno **sconto del 10%**.

Al contrario, per i veicoli con emissioni comprese tra **61 e 160 g/km**, che fino al 2024 beneficiavano di una tassazione agevolata al **30%**, la riforma comporterà un aumento dell'imposizione fiscale del **20%**, portandola al **50%**. Nessuna variazione per le auto aziendali con emissioni tra **160 e 190 g/km**, che erano già tassate al **50%** e rimarranno soggette allo stesso trattamento fiscale.

L'introduzione di questa nuova tassazione ha sollevato preoccupazioni tra le aziende e gli operatori del settore della mobilità. Secondo **Aniasa**, l'associazione di Confindustria che rappresenta il comparto del **noleggio e della mobilità aziendale**, il valore imponibile del benefit auto subirà un aumento medio di **1.600 euro l'anno**, con un incremento del **67%** rispetto all'attuale regime fiscale.

**Aniasa** prevede inoltre un impatto sulle **immatricolazioni delle auto destinate al noleggio a lungo termine**, con un calo stimato del **30%**, pari a circa **60.000 unità in meno**. Anche gli acquisti diretti da parte delle aziende subiranno una riduzione, con una contrazione prevista del **20%**, ovvero **15.000 unità in meno**.

Questo scenario ha conseguenze negative non solo per le imprese e i lavoratori che usufruiscono di veicoli aziendali, ma anche per l'**Erario** e le **casse degli enti locali**, che vedrebbero diminuire le entrate derivanti dalle tasse legate alle immatricolazioni e alla circolazione dei veicoli aziendali.

## Calo delle immatricolazioni e prospettive per il 2025

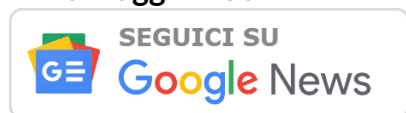
I dati sulle immatricolazioni confermano la **flessione del mercato automobilistico in Italia**. A gennaio **2025**, sono state immatricolate **133.692 autovetture**, registrando un calo del **5,9%** rispetto allo stesso mese del **2024** e un crollo del **19,1%** rispetto al **gennaio 2019**, prima della pandemia.

Il settore del **noleggio veicoli** ha subito un'altra contrazione. Nel **quarto trimestre del 2024**, le immatricolazioni del **noleggio a lungo termine** sono diminuite del **20,85%** per una performance complessiva negativa per il 2024, con un calo del **10,13%** rispetto all'anno precedente. Attualmente, la quota di mercato del **noleggio** si attesta intorno al **27%**.

L'ipotesi di escludere dalla nuova tassazione le auto aziendali **già contrattualizzate entro il 31 dicembre 2024** può rivelarsi un compromesso tra le esigenze dello Stato e quelle delle imprese. Restano aperte diverse questioni, in particolare riguardo all'impatto economico della misura sui conti pubblici e sulla sostenibilità delle entrate previste per il **2025**.

Auto aziendali

**Rimani aggiornato!**



Seguici su Google News cliccando qui e poi fai click sulla Stellina

in alto a destra

## Mobilità: Noleggio auto in Italia sempre più diffuso



A pochi anni dallo scoppio di una pandemia che rischiava di mettere in ginocchio quasi tutti i settori produttivi a livello globale, il turismo ha saputo rialzarsi e riorganizzarsi rapidamente, grazie soprattutto all'incredibile evoluzione delle strutture ricettive (da qualche tempo sempre più sinonimo di "Airbnb"), nonché grazie alla crescente popolarità di alcune destinazioni diventate popolari sospinte da social media e serie TV (come non citare, in questo senso, l'esempio di Napoli).

Tutto ciò ha fatto sì che persino in un paese "antico" e tradizionalista come il nostro, si diffondessero sempre più pratiche e abitudini che sino a qualche anno fa appartenevano prettamente ai viaggiatori d'oltreoceano. Una di queste, indubbiamente, è la crescente familiarità e dimestichezza con il mondo dell'autonoleggio. Tutt'ora ammantato da un triste alone di pregiudizio da parte dei consumatori. Il costo dell'eventuale "caparra", le spese nascoste, le problematiche derivanti da un eventuale sinistro stradale: sono questi i pensieri che solitamente occupano le menti degli scettici.

Una serie di preconcetti negativi e completamente ingiustificati! Sebbene ci siano certamente autonoleggi migliori e peggiori, dunque l'esperienza potrebbe variare in base a diverse circostanze, affidarsi a questo tipo di attività ha una serie innegabile di vantaggi, che consente da anni a centinaia di migliaia di clienti in giro per il mondo di viaggiare in maniera sicura, economica e, soprattutto, comoda. Rivolgersi alla giusta azienda di **noleggio auto** online vuol dire assicurarsi un servizio trasparente e di qualità, per un soggiorno davvero da sogno.

Sempre più italiani decidono di affittare una macchina per le gite fuori porta in città lontane, un trend in continua crescita che garantisce anche una maggiore scelta ai turisti internazionali, serviti da sempre più alternative all'uscita da ogni aeroporto; non importa che lo scalo sia Milano, Napoli, Firenze o qualsivoglia altra grande metropoli della nostra penisola: adesso in ogni aeroporto c'è una vastissima scelta di veicoli da affittare.

Le motivazioni per noleggiare un'automobile, tuttavia, esulano dalla semplice visita turistica. Potresti non poter contare sulla tua automobile e avere bisogno di un rimpiazzo temporaneo, oppure voler provare un modello specifico prima di decidere sul suo eventuale acquisto, e chi più ne ha più ne metta! Ogni motivazione è buona e, non appena si prende confidenza con questa opportunità, vorrai sfruttarla il più possibile ad ogni occasione buona.

Ma proviamo ad analizzare qualche numero: il settore dell'autonoleggio in Italia ha avuto una forte crescita, con un aumento annuo del 10% nei contratti, oltre 1,5 milioni di veicoli noleggiati nel 2023, secondo **ANIASA**. Il noleggio a lungo termine è il canale dominante per questo mercato, che interessa sia i privati, sempre più nelle grandi città, sia le aziende (che restano tuttavia i clienti di riferimento).

Questo settore è sospinto soprattutto dalla flessibilità del noleggio, che rappresenta logicamente un'alternativa all'acquisto di veicoli. Va notato che gli sviluppi nei veicoli elettrici e ibridi spingono anche questo settore sempre più verso la sostenibilità, pertanto una maggiore disponibilità di auto ecologiche e un servizio più personalizzato da parte delle società di noleggio sono la risposta alle domande non solo dei consumatori, ma anche del pianeta. Con la crescente domanda e questo sviluppo crescente in salsa sostenibile, che riguarda anche le opzioni di noleggio P2P, il settore sta consolidando la sua posizione come uno degli elementi chiave nel panorama automobilistico italiano ogni giorno che passa.

Sempre più aziende decidono di investire nel settore, aprendo filiali nei pressi di aeroporti, stazioni dei treni e dei bus, in città più o meno grandi, accrescendo quotidianamente flotta e offerte. Sempre più scelta per i consumatori, dunque, ed un servizio sempre più rodato ed efficiente; il potere del passaparola, come sempre, farà il resto, rendendo questa pratica fino a poco fa del tutto inusuale una abitudine per tantissimi cittadini.

E tu in quale categoria rientri? Scettici o clienti abituali? In caso la risposta fosse la prima, ti invitiamo a ripensarci. Cerca sul web le recensioni, le opinioni, e **trova l'autonoleggio che fa per te**. Scegli la tua auto, affidati al loro servizio clienti e ottieni assistenza per tutta la durata dell'affitto. Al termine della tua esperienza positiva, siamo sicuri, farai in modo che non sia certo l'ultima!

## Soluzioni flessibili per il noleggio delle auto aziendali, a breve e medio termine



Fonte: iStock

Nel panorama economico di oggi la capacità di adattarsi rapidamente ai cambiamenti rappresenta una delle sfide principali per le imprese di ogni settore e tipologia. La mobilità aziendale, in particolare, è uno degli ambiti in cui **la flessibilità è diventata indispensabile**, sia per ottimizzare i costi che per rispondere prontamente a esigenze operative specifiche. Che si tratti di garantire veicoli di rappresentanza per eventi e fiere, gestire trasferte improvvise di dipendenti, fornire soluzioni temporanee in attesa di flotte definitive o per ovviare a un problema momentaneo, il **noleggio auto a breve e medio termine** continua a risultare una scelta strategica per molte aziende.

In questo contesto, l'autonoleggio Valenti Omar, storica azienda (con **oltre 45 anni di esperienza nel settore automotive**) con sede a Bergamo, si distingue per un'offerta di servizi studiati su misura per le esigenze delle imprese. Si tratta di una ditta che ha saputo evolversi e anticipare le tendenze del mercato, offrendo soluzioni che mettono il cliente al centro. Grazie a una flotta diversificata e a un approccio basato sulla personalizzazione, questa realtà è oggi **un punto di riferimento per le aziende** delle province di Bergamo, Brescia e Milano che necessitano di una soluzione affidabile per la gestione temporanea della mobilità.

### **Il mercato del noleggio auto in Italia nel 2024**

Il settore del noleggio auto in Italia ha registrato andamenti altalenanti nel 2024. In particolare, il noleggio a breve termine si è confermato **una soluzione chiave per molte**



**imprese** che cercano flessibilità e rapidità nel rispondere a necessità temporanee di mobilità. Secondo i dati forniti da **ANIASA** e *Dataforce*, le immatricolazioni di veicoli destinati al noleggio a breve termine **sono cresciute del 14,57%**, raggiungendo quasi 100 mila unità. Questo aumento, che ha interessato soprattutto i veicoli più compatti e i modelli ibridi, riflette una maggiore attenzione delle aziende verso soluzioni efficienti e sostenibili.

A trainare questa crescita sono state principalmente le piccole e medie imprese, ma anche officine, carrozzerie e concessionarie, che trovano nel noleggio temporaneo **un alleato per rispondere alle richieste immediate dei loro clienti**. Eventi aziendali, fiere, trasferte e la necessità di auto sostitutive rappresentano le principali situazioni in cui il noleggio a breve termine si dimostra essenziale. Il mercato non è però privo di sfide: la crescente inflazione e l'incertezza economica hanno reso **più difficile per alcune realtà aziendali investire in flotte proprie**, spingendole verso soluzioni più flessibili e meno onerose, come appunto il noleggio a breve e medio termine.

Questo trend ha favorito una maggiore diversificazione dell'offerta da parte delle aziende di autonoleggio, che oggi **competono non solo sulla qualità dei servizi**, ma anche sulla personalizzazione e sulla capacità di rispondere a esigenze specifiche dei clienti. Per le aziende che **non vogliono impegnarsi in contratti di lungo termine**, il noleggio a breve e medio termine diventa una scelta non solo economica, ma anche strategica per ottimizzare le risorse e affrontare con più tranquillità il futuro.

In questo contesto, aziende come **l'autonoleggio Valenti Omar** si posizionano in modo strategico e funzionale, grazie a un approccio che combina flessibilità operativa, attenzione al cliente e un'offerta varia adatta a rispondere alle richieste di una vasta tipologia di clienti.

## Un partner affidabile per le aziende

Fondata nel 1978 a Bergamo, l'azienda rappresenta un esempio di come un'attività possa **evolversi, innovare e crescere adattandosi ai cambiamenti del mercato**. La ditta ha avuto inizio con Omero Valenti, che ha aperto un'officina specializzata come elettrauto e fin da subito ha dato attenzione alle necessità dei clienti, cercando sempre di anticipare le tendenze del settore automotive. Negli anni, l'azienda si è trasformata **ampliando costantemente i propri servizi** per rispondere a nuove richieste, dalla manutenzione meccanica all'installazione di climatizzatori per auto, fino al noleggio di veicoli per aziende.

Inoltre, l'azienda si distingue per la capacità di **fornire un servizio personalizzato**, che va oltre le offerte standard del mercato. Con tre sedi operative – a Bergamo, Pedrengo e Alzano Lombardo – la struttura è in grado di servire in modo capillare le province di Bergamo, Brescia e Milano. L'azienda risponde con efficienza e rapidità alle necessità delle imprese locali e nazionali, ma l'approccio di Valenti Omar si basa principalmente sulla **creazione di un rapporto di fiducia con il cliente**.

Non si tratta difatti semplicemente di fornire un veicolo e di un "semplice" noleggio auto per aziende ma di offrire una soluzione: che si tratti di un berlina per rappresentanza aziendale, un

SUV per trasferte più complesse o una city car per attività nei centri urbani, ogni esigenza viene **attentamente analizzata per proporre l'opzione migliore**. La flotta aziendale, composta da circa 15 modelli tra city car, berline e SUV, **viene costantemente aggiornata** per garantire sicurezza, comfort e prestazioni elevate. C'è inoltre la possibilità di noleggiare veicoli ibridi, il che dimostra l'attenzione dell'azienda verso la sostenibilità e il rispetto per l'ambiente, elementi sempre più centrali nelle scelte delle imprese.

Ovviamente il lavoro non si conclude con il noleggio, dato che l'azienda garantisce ad esempio anche l'assistenza clienti e **il ritiro e la consegna dei veicoli direttamente presso la sede del cliente** (quando logisticamente possibile). Nel caso in cui fosse necessario o molto importante per esigenze specifiche, l'adattabilità permette all'azienda persino di riuscire a **reperire veicoli fuori flotta**, come modelli particolari o con sistemi di alimentazione diversi.

## La filosofia aziendale

L'autonoleggio ha una visione ben definita: mettere il cliente al centro di ogni scelta e di ogni servizio. Una filosofia che il fondatore, Omero Valenti, sintetizza con **un semplice ma significativo concetto**: «Se mi chiedessero *che lavoro fai?* risponderei *Problem Solving*. Mi piace ascoltare le persone, capire le loro necessità, ovviamente nell'ambito dell'automotive, e cercare di esaudirle».

La filosofia aziendale si traduce in un impegno costante verso la qualità, l'efficienza e la flessibilità, limitandosi non solo a fornire un servizio, ma provando anche ad anticipare i bisogni del cliente, proponendo soluzioni su misura che vadano oltre le aspettative. Questa attitudine è ben evidenziata dalla personalizzazione dei pacchetti di noleggio, dalla possibilità di scegliere veicoli fuori flotta per esigenze particolari e dall'attenzione al rapporto umano, considerato un valore aggiunto tanto quanto la qualità del servizio tecnico.

## Auto aziendali: la nuova normativa penalizza le utilitarie e premia le elettriche di lusso



**Cosa prevede la nuova normativa applicata a partire dall'inizio dell'anno? Strette in vista per le auto aziendali. I fruitori dell'elettrico possono sorridere**

A partire dallo scorso 1° gennaio è entrata in vigore una **nuova disciplina riguardante le auto aziendali**. Lo scenario che potrebbe palesarsi rischierebbe di comportare oltre **32.000.000 di euro di perdite a danno delle Province**, per quanto concerne le entrate tributarie; si tratta di una cifra che supera addirittura il doppio dei ricavi che lo Stato italiano punta ad ottenere a seguito degli stringenti vincoli applicati all'**utilizzo di veicoli a noleggio o leasing**.

<!-->

Con la legge di bilancio 2025, i contratti di questo genere stipulati dal 1° gennaio del medesimo anno, a prescindere che essi riguardino autovetture, ciclomotori o motocicli di nuova immatricolazione, il **fringe benefit** verrà calcolato prendendo in riferimento il **50% del costo per 15.000 km**, basandosi sulle tabelle Aci. Cosa sono i fringe benefit? Si tratta di compensi, sotto forma di **beni e servizi** che vengono messi a disposizione dei dipendenti.


La misura varia al **10% per i veicoli totalmente elettrici**, mentre **per i plug-in hybrid la percentuale si attesta al 20%**. E' probabile, dunque, che si verifichi una **riduzione delle immatricolazioni** per quanto concerne i veicoli assegnati in benefit, in merito alla quale gli esperti del settore hanno già individuato delle stime, anche in relazione alle analisi effettuate da **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital), comprese **tra il 30% e il 40%**.

Dunque quali saranno i veicoli che verranno prevalentemente **interessati dai nuovi vincoli**? E cosa aspettarsi invece sull'**eventualità di misure vantaggiose** a beneficio di determinate categorie di vetture? Ecco cosa accadrà nell'anno corrente.

### **Un duro colpo per le aziendali**

Ad essere incluse all'interno della nuova disciplina sono principalmente le **auto aziendali** che presentano un motore termico compreso nella **fascia di emissioni che va da 61 a 160 g/km di CO2**. E' stato, infatti, stabilito che il **coefficiente fiscale** per questi veicoli, che figurano come il **75% delle immatricolazioni** totali dei soggetti IVA, dovrà essere aumentato per un range compreso **tra il 30% e il 50%**.

Prendiamo in riferimento una vettura con costo chilometrico pari a **0,6839 euro** e applichiamo le variazioni del costo chilometrico come da tabella ACI, che porteranno la somma a scendere leggermente, sugli **0,6796 euro**. In una situazione come questa, l'aumento del fringe benefit annuo porterà il costo complessivo **da 3.077,55 a 5.097,00 euro**, vale a dire un incremento del 65% del valore del benefit, per un totale che supera i **1.600 euro di inasprimento complessivo** al termine dell'anno.

 Lo sbilanciamento in favore dell'elettrico (Depositphotos foto) – [www.vehiclecue.it](http://www.vehiclecue.it)

## Un occhio di riguardo verso i veicoli elettrici

Nei confronti dell'**elettrico**, al contrario, si verificherà un sostanzioso **vantaggio**. Per rendere chiaro ciò forniamo un'ulteriore esempio, come riportato da Il Sole 24 Ore; se prendiamo come riferimento una **Fiat Panda**, non elettrica né plug-in hybrid e **appliciamo la disciplina** da poco entrata in vigore, tenendo conto della **percordanza convenzionale** di 15.000 km e il **costo chilometrico** pari a 0,3891 euro, sarà possibile ottenere un fringe benefit che si attesta sui **2.918,25 euro annui**.

Pensate, invece, che **auto sportive elettriche di lusso**, che presentano prezzi di listino che si attestano abbondantemente su somme a sei cifre, avendo un **costo chilometrico elevato rispetto alle aziendali**, permetteranno di registrare un valore del **fringe benefit** che corrisponderà ad una **metà scarsa** rispetto ai benefit medi valevoli per le auto ad uso promiscuo.

## Continue Reading

Previous Auto storiche Euro 0: nuove regole per la circolazione nei centri storici

Next Metro Roma, al via il piano tornelli: il biglietto dovrà essere timbrato sia all'entrata che all'uscita

## Tasse sull'auto aziendale: tutti gli aumenti del 2025 in base al carburante



Dal 2025 cambia il regime fiscale per i veicoli concessi ai dipendenti a uso promiscuo dalle aziende, ovvero quelle vetture utilizzate anche nella vita privata  
21 gennaio 2025

Da quest'anno cambia il **regime fiscale** per i veicoli concessi ai dipendenti a uso promiscuo dalle aziende, ovvero quelle vetture utilizzate anche nella vita privata. Il "fringe benefit", come **l'auto aziendale**, fanno parte della retribuzione del dipendente e sono soggetti a tassazione.

Il governo **Meloni** ha deciso di rimodulare il meccanismo di calcolo del valore ai fini dell'imposizione fiscale e contributiva, portando nel 2025 a un **aumento della tassazione** nella maggior parte dei casi. Questo potrebbe rendere meno vantaggiosa per i dipendenti l'assegnazione di un'auto aziendale a uso promiscuo.

Fino al 31 dicembre 2024, la tassazione veniva calcolata in base alle emissioni di CO2 del veicolo secondo le seguenti percentuali:

- **Fino a 60 g/km:** 25% del costo chilometrico;

- **Tra 61 e 160 g/km:** 30% del costo chilometrico;
- **Tra 161 e 190 g/km:** 50% del costo chilometrico;
- **Oltre 190 g/km:** 60% del costo chilometrico.

Questi valori vengono calcolati applicando la percentuale al costo chilometrico stabilito annualmente dalle tabelle ACI, moltiplicato per una percorrenza convenzionale di 15.000 km. Tuttavia, a partire dal **1° gennaio 2025**, la tassazione non è più basata sulle emissioni del veicolo, ma sul tipo di alimentazione. Le nuove percentuali di tassazione saranno quindi:

- **Auto elettriche:** 10% del costo chilometrico;
- **Auto ibride plug-in:** 20% del costo chilometrico;
- **Auto a benzina e diesel:** 50% del costo chilometrico.

Per comprendere l'impatto della nuova tassazione, consideriamo tre esempi basati su una percorrenza convenzionale di 15.000 km annui.

#### 1. Auto elettrica (0 g/km CO2)

- Costo chilometrico ACI 2024: 0,426 €/km
- Tassazione:  $0,426 \text{ €/km} \times 15.000 \text{ km} \times 10\% = \mathbf{639 \text{ euro}}$

#### 2. Auto ibrida plug-in (47 g/km CO2)

- Costo chilometrico ACI 2024: 0,812 €/km
- Tassazione:  $0,812 \text{ €/km} \times 15.000 \text{ km} \times 20\% = 2.436 \text{ euro}$

## 2. Auto diesel (194 g/km CO2)

- Costo chilometrico ACI 2024: 1,034 €/km
- Tassazione:  $1,034 \text{ €/km} \times 15.000 \text{ km} \times 50\% = 7.755 \text{ euro}$

La nuova tassazione rende evidente che i veicoli a **benzina** e **diesel** risulteranno meno convenienti, mentre le **auto elettriche** e **ibride plug-in** potranno beneficiare di una riduzione delle imposte. L'**Aniasa** ha stimato un aumento del **67%** della tassazione per le **ibride non plug-in** e per le **termiche Euro 6**, mentre le auto elettriche potranno rientrare più facilmente nella soglia di esenzione dei fringe benefit.

Il governo giustifica la riforma con l'intento di ridurre i **sussidi dannosi per l'ambiente**, sebbene non siano stati introdotti nuovi incentivi per la mobilità sostenibile. Paradossalmente, le auto di grande **cilindrata**, per le quali l'attuale aliquota del **60%** scenderà al **50%**, pagheranno meno tasse. Tuttavia, l'obiettivo principale sembra essere l'aumento del **gettito fiscale**: si stima un incremento di **25 milioni di euro nel 2025**, destinato a salire a **120 milioni nel 2027**.

Naviga su Automoto.it senza pubblicità

1 euro al mese

Caricamento commenti...

## Auto aziendali: dal 2025 più tasse da pagare, in calo acquisti e nuove immatricolazioni. Ecco cosa aspettarsi



È ancora polemica per le novità che il governo Meloni ha inserito nella Legge di Bilancio **sulla tassazione delle auto aziendali**, quelle che **i dipendenti possono utilizzare per uso promiscuo** (e quindi anche nella vita di tutti i giorni, per motivi diversi esterni al lavoro).

La Manovra è intervenuta con una riforma del sistema vigente: se prima **il valore dei veicoli a scopo fiscale veniva calcolato sulla base delle emissioni**, adesso si guarda al tipo di mezzo.

**Quelli più ecologici vengono tassati meno, quelli più inquinanti di più.**

Ecco tutto quello che c'è da sapere.

Come spiega skytg24, l'uso promiscuo di un'automobile aziendale da parte dei dipendenti **ricade nell'ambito dei fringe benefit**, cioè beni e servizi integrativi della retribuzione.

Il punto è che non **vengono tassati solamente fino a una certa soglia**: l'esenzione fiscale – salvo eccezioni particolari – **si ferma in linea di massima a mille euro** per tutti i lavoratori dipendenti, ma sale a 2mila per chi ha anche figli a carico.

Le **nuove regole** sulle automobili, secondo le voci più critiche, **vanno a rendere più difficile restare entro la soglia** fuori dalla tassazione di mille o di 2mila euro.

Di fatto, **tassando di più quelle a benzina o diesel**, rispetto alle elettriche o alle ibride, si va a rendere **meno vantaggioso per i lavoratori l'utilizzo delle auto aziendali**.

Per i contratti stipulati a partire dal 1° gennaio 2025, per le auto alimentate a diesel o a



benzina, la Legge di Bilancio fissa **una tassazione al 50% dell'importo** che corrisponde a una percorrenza convenzionale di **15mila chilometri**, come desunta dalle tabelle annuali ACI, con effetto che scatta dal periodo d'imposta successivo.

La percentuale si abbassa **fino al 20% per i veicoli elettrici ibridi plug-in**, sulla base del presupposto che sono meno inquinanti di quelli a benzina o diesel.

**Si scende ancora fino al 10% per i veicoli completamente elettrici**, i meno inquinanti di tutti gli altri

Fino al 31 dicembre 2024, come detto, **si prendevano a parametro le emissioni effettive** e non il tipo di alimentazione dei veicoli:

- 25% del costo chilometrico per le fasce di CO2 di 0-60 g/km;
- 30% del costo chilometrico per le fasce di CO2 di 61-160 g/km;
- 50% del costo chilometrico per le fasce di CO2 di 161-190 g/km;
- 60% del costo chilometrico per le fasce di CO2 da 191 g/km in su.

Al di là dell'impatto sulla tassazione dei fringe benefit di ogni dipendente che ha in uso un'auto, c'è chi – come la testata di settore Quattroruote – **fa notare come la nuova normativa potrebbe contribuire a mettere in crisi un settore già in forte affanno** come è quello dell'automotive.

Le regole scattano solamente per i contratti stipulati a partire da quest'anno e quindi si presume che **molte aziende preferiranno la proroga dei contratti vecchi invece che siglarne di nuovi**.

L'**Aniasa** – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital – sottolinea **come si rischia che le nuove immatricolazioni legate al noleggio di automobili si abbassino del 30%**, cioè di circa 60mila unità.

**Gli acquisti diretti dovrebbero invece calare del 20%**, per un totale di 15mila mezzi in meno.

Contando che già nel quarto trimestre 2024 **i noleggi auto sono scesi quasi del 21%**.

Secondo **Aniasa** e Dataforce:

“In attesa di conoscere l'effettiva applicazione del nuovo sistema di calcolo del fringe benefit e di una decisione dell'UE in merito alle multe per lo sfioramento dei limiti di emissioni nelle

nuove immatricolazioni, è quasi impossibile **prevedere come sarà l'andamento del mercato dell'auto nel 2025**".

Le ipotesi principali sono due: **una pessimista mantenendo le sanzioni** (worst scenario) e **una che prevede l'annullamento delle multe** (best scenario)

L'ipotesi migliore vede **un mercato che si aggira sulle 341mila nuove immatricolazioni**, con una contrazione dei volumi pari al 3,1%.

Nel dettaglio, spiega **Aniasa**:

"La flessione sarebbe appena più contenuta per le **autovetture, -3%** (per un volume di 280.500 targhe, circa 8.700 in meno), e una **flessione del 3,7% per il settore dei veicoli commerciali leggeri** (60.600 immatricolazioni, con un calo di circa 2.300 unità).

In crescita il noleggio a breve termine: **+6% 110.700 immatricolazioni**.

Lo scenario peggiore riporterebbe invece il comparto automotive ai livelli del 1975, ossia al periodo della prima crisi petrolifera, delle targhe alterne e delle domeniche a piedi.

In questa ipotesi, a fronte di un volume complessivo pari ad appena 1.109.000 nuove targhe in Italia (rispetto a 1.623.000 del forecast più favorevole), **il noleggio a lungo termine "produrrebbe un volume di nuove targhe attorno a 227.000 unità** (-35,4% sul 2024), con una contrazione del 35% per le autovetture, a quota 188.000 immatricolazioni, e una del 37,4% per i veicoli commerciali leggeri (poco più di 39.000 targhe)".

Meglio il noleggio a breve termine: **-27,9% 75mila immatricolazioni**.

## Ottima riforma del governo sull'auto aziendale che premia l'elettrico: la tesi di T&E



Oltre il 40% delle nuove auto in Italia sono immatricolate da aziende e hanno un enorme potenziale per aumentare la domanda di veicoli elettrici, dice Transport & Environment.

Mentre arriva una bocciatura unanime della legge Bilancio 2025 che tassa di più le company car, ecco Transport & Environment controcorrente. “Promettente riforma del governo italiano sull’auto aziendale”, afferma. Ieri, dice, **l’Italia aveva un sistema fiscale che non faceva quasi nessuna distinzione** tra un’auto elettrica e un’auto a benzina o diesel fino a 160 gr di CO2/km. Ma ora la legge è stata adeguata per favorire le tecnologie più pulite, riducendo il divario fiscale a soli 40 punti percentuali (10% per le elettriche, 50% per le ibride).

## Changes to salary car taxation in Italy

In **2024** an employee with a Fiat 500 paid only **285€** more in taxes than one driving the electric version.



Tax paid: 1,105€



Tax paid: 820€

In **2025** that tax gap grew to **1,449€**.



Tax paid: 1,780€



Tax paid: 331€

**T&E**

### Più tasse sulle auto termiche

“Ora è il momento di aumentare ulteriormente la pressione fiscale sulle auto super inquinanti e di affrontare la tassazione delle flotte aziendali nel suo complesso”. L'Italia dovrebbe inoltre **riformare le detrazioni e gli ammortamenti dell'Iva**, nonché le imposte di registro, sostiene.

### La spinta degli Stati a favore delle elettriche

Un nostro commento: quindi, secondo Transport & Environment, l'auto elettrica va spinta anche tassando le termiche. Ogni singolo Stato che **spreme i possessori di macchine a benzina e diesel** affinché il full electric trionfi.

## Cosa ne pensa l'**Aniasa**

L'**Aniasa** (l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità) la pensa diversamente: "Un autogol per l'erario e per la transizione ecologica del nostro parco circolante, con aggravii per dipendenti e imprese, nonché a danno dell'industria automotive già in difficoltà". L'effetto della misura della legge Bilancio 2025? Un aumento della tassazione sulle buste paga di circa un milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale, che graverà maggiormente sui redditi medio-bassi. Prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, l'organizzazione stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%). Morale: sarà preferibile il mantenimento delle vetture già assegnate (non soggette alla nuova normativa), ritardando l'acquisto e, nel caso del noleggio, prorogando i contratti in essere. Ci sarà una riduzione nel solo 2025 di almeno il 30% delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità). E un -20% degli acquisti da parte di società (15.000 unità). Con stimabili minori entrate per l'erario e gli enti locali pari a 125 milioni di euro l'anno.

## Vendite auto: +0,9% nel 2024, ma -18% sul 2019



In **dicembre** sono state immatricolate in Europa Occidentale 1.091.131 autovetture con un incremento sul dicembre 2023 del 4,1%. L'intero anno chiude invece a quota **12.963.614 con una crescita dello 0,9%** sul 2023.

La situazione del mercato dell'auto resta ciò nonostante critica. Rispetto al quadro ante-pandemia, cioè al 2019, il mercato dell'area nell'intero 2024 ha accusato una contrazione di ben il 18%, secondo quanto rileva **Aniasa**.

A questo risultato negativo hanno contribuito notevolmente i cinque maggiori mercati nazionali, che sono tutti in grave perdita rispetto al 2019 (Francia -22,4%, Germania -21,9%, Italia -18,7%, Spagna -19,2%, Regno Unito -15,5%). L'incremento dei prezzi delle auto, imposto dagli investimenti per la transizione energetica e dalle difficoltà dell'economia, ha fatto sì che siano soltanto le aziende a sostenere gli acquisti di auto, mentre in difficoltà ovunque è il mercato dei privati.

In Europa Occidentale vi è stato un **calo della quota delle elettriche** che è scesa al 15,4% dal 15,7% dell'anno precedente. Ovviamente siamo largamente al di sotto degli obiettivi e a ciò si

aggiunge che il costo sostenuto per la transizione energetica è stato veramente elevatissimo. Nel Regno Unito invece, che è il paese che sta maggiormente sostenendo la diffusione dell'auto elettrica, è stata raggiunta nel 2024 per le auto elettriche una quota di mercato del 19,6% contro il 16,5% del 2023.

In Germania la quota delle elettriche è caduta nel 2024 al 13,5% dal 18,4% nel 2023, mentre gli altri tre grandi paesi sono rimasti sostanzialmente sulle posizioni del 2023 (Francia al 16,9% dal 16,8% del 2023; Italia ferma al 4,2%; Spagna al 5,6% dal 5,4%).

## Noleggino e pay-per-use: priorità è il cambio di rotta per le politiche sull'auto



di Alberto Viano, presidente di **ANIASA**

La non lieve **riduzione di immatricolazioni a noleggio** registrata nel 2024 rispetto all'annata record del 2023 è dovuta non solo al calo fisiologico verificatosi dopo la consistente ripresa post-pandemia, ma anche alla **complessa situazione che sta attraversando l'intero automotive nazionale ed europeo**. Una situazione che vede peraltro il crescente apprezzamento della formula del noleggio, come attestato all'ininterrotto aumento della flotta circolante.

All'orizzonte continuano purtroppo a pesare sul settore **incertezze normative e regolamentari che con l'ultima Legge di Bilancio si sono ulteriormente radicate** con un aggravio economico a carico di oltre 1 milione di lavoratori dipendenti che utilizzano l'auto aziendale.

Un appesantimento che potrebbe **comportare un'ulteriore frenata delle immatricolazioni nei prossimi mesi**. Senza un cambio di rotta sulle politiche sull'auto a noleggio e sulla mobilità pay-per-use nel nostro Paese, gli obiettivi fissati in termini di transizione ecologica della nostra mobilità e ripresa di un settore industriale centrale per l'economia sono destinati a restare sulla carta.



Foto ufficio stampa **ANIASA**

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp