

Noleggino e mobilità pay-per-use: dal Governo ci vuole un cambio di rotta



di Alberto Viano, presidente di **ANIASA**

La non lieve riduzione di immatricolazioni a noleggio registratasi 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.

Alberto Viano presidente di **ANIASA** - Foto ufficio stampa **ANIASA**

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp

Noleggino auto a breve e lungo termine, calano le immatricolazioni nel 2024: -10,13%



Il settore del rent a car rallenta in Italia. Il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano: "Serve un cambio di rotta sulla mobilità pay-per-use"

Il settore del **noleggino** soffre nel nostro Paese: le immatricolazioni di auto e veicoli commerciali leggeri a nolo nel quarto trimestre 2024 sono scese di quasi il 21%. Cede in particolare quello a **lungo termine** (-22%) ma pure quello a **breve termine** non se la passa bene (-10,36%). Il **bilancio** complessivo del 2024 chiude in rosso: **-10,13%**.

La buona notizia è che si sono registrate quasi 100.000 targhe (+14,57%) e il noleggino ha conquistato una quota di mercato del 5,7%. Per il comparto a **lungo termine**, invece, la **quota di mercato** 2024 è scesa al 21,3%, con 374.000 contratti. Complessivamente, il rent a car vale poco più di un quarto del mercato totale (27 per cento).

Tra le **auto** più desiderate, nel noleggino a lungo termine, c'è la **Volkswagen Tiguan**, seguono Fiat Panda, Bmw X1, Toyota C-HR e Kia Sportage. Per quanto riguarda il breve termine, al primo posto troviamo la MG ZS seguita da tre Volkswagen: T-Cross, Taigo, T-Roc. Dopo di loro, la MG 3. L'**alimentazione** più apprezzata lo scorso anno nel noleggino a lungo termine è quella diesel, vetture con tecnologia mild hybrid incluse, con una quota del 39%.

"La non lieve **riduzione** di immatricolazioni a noleggino registratasi 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" ha sottolineato **Alberto Viano**, presidente **Aniasa**. "Una situazione che vede peraltro il crescente apprezzamento della formula del noleggino, 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”.

Noleggino veicoli: immatricolazioni in ulteriore calo nel quarto trimestre 2024



(Adnkronos) – L'analisi condotta da **ANIASA** e Dataforce registra nel quarto trimestre del 2024 un trend sempre più negativo delle immatricolazioni a noleggio: -20,85%, che porta la performance complessiva del 2024 a -10,13%. “La non lieve riduzione di immatricolazioni a noleggio registratasi 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.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** Alberto Viano.

La Fiat Panda rimane il modello più noleggiato in assoluto sia nel breve sia nel lungo termine, segue Volkswagen Tiguan, al terzo posto si piazza BMW X1, poi troviamo Toyota C-HR e quinta della Top 5 NLT è Kia Sportage. Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato conferma il Fiat Doblò a seguire Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Ford Transit e Fiat Scudo.

Nel noleggio a breve termine la Top 5 delle vetture vede al primo posto MG ZS, seguita da un terzetto di Volkswagen: T-Cross , Taigo e T-Roc . –motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Auto aziendale: più tasse sulle termiche, meno sulle elettriche



Ricarica

Auto aziendale, premiata quella elettrica e penalizzate le propulsioni diesel e benzina. Questo l'esito della Legge di Bilancio che dal 1 gennaio ha cambiato il regime fiscale dedicato al benefit.



L'Agenzia delle Entrate e la norma sulle auto aziendali

Imponibile più alto per l'auto aziendale inquinante

La legge di bilancio per il 2025 ha modificato il calcolo sulle tasse dedicate alle auto aziendali. In aumento per i veicoli che producono emissioni di CO2 più elevate, più basse quelle dei veicoli elettrici e ibridi.

In percentuale si pagherà: il **10%** del costo chilometrico per le auto elettriche, il **20%** per le ibride plug-in e il **50%** per quelle a benzina o a gasolio. Queste ultime sono passate dal 30 al 50%.

In **Gazzetta Ufficiale** sono state pubblicate le **tabelle elaborate da Aci** per calcolare il valore

dei rimborsi chilometrici dei dipendenti che usano la macchina personale per lavoro. Ma anche quello dei **fringe benefit** per chi si sposta con un'auto aziendale ad uso promiscuo alternando uso personale e professionale.



Come si legge in un'analisi del **Sole 24 Ore**: «Con riferimento ai veicoli plug-in ed elettrici, i costi aumentano rispettivamente dello 0,9% e del 2,4% per i modelli fuori produzione e dello 0,20% e dello 0,30% per quelli ancora in produzione. Le leve che hanno inciso sulle variazioni sono state i **rincari dei prezzi dell'elettricità per la ricarica**, mentre i carburanti sono generalmente diminuiti (nel caso dei veicoli plug-in), come pure il generale prezzo dei listini».



Per chi lavora con auto aziendale termica riduzione di 100 euro al mese in busta paga

La propulsione termica, parliamo di emissioni di Co2 da 61 a 160 g/km, registra **l'aumento degli oneri fiscali** e previdenziali a carico del lavoratore che sempre secondo il quotidiano economico *«può tradursi in una riduzione del netto in busta paga superiore a 100 euro al mese»*.

La nuova normativa non piace ad **Aniasa** – associazione di Confindustria del settore autonoleggio – che già da novembre aveva criticato la svolta.

*«Così come oggi prevista la norma contempla, per il raggiungimento degli obiettivi di **transizione ecologica**, la sostituzione del criterio collegato alle emissioni di CO₂ con quello basato sull'alimentazione del veicolo»*.

Inoltre, accusa **Aniasa** *«rivede i coefficienti di calcolo del valore imponibile del benefit, **riducendoli per le vetture elettriche** e ibride plug-in (e, non in sintonia con i dichiarati obiettivi di contenimento delle emissioni, anche per supercar e auto di lusso), prevedendo invece un forte aumento per tutte le altre alimentazioni (pari all'85% delle auto aziendali)»*.



La beffa: tassati i rimborsi delle ricariche elettriche domestiche

Un aspetto negativo del fenomeno è la **tassazione delle ricariche elettriche fatte in ambito domestico**. Una scelta che si legge nella risposta all'interpello 421/2023 dell'agenzia delle Entrate (al link si può scaricare e leggere il documento integrale).

In sintesi: *«Si ritiene che anche i rimborsi erogati dal datore di lavoro al proprio dipendente per le spese di energia elettrica finalizzata alla ricarica degli autoveicoli assegnati in uso promiscuo costituiscono reddito di lavoratore dipendente da assoggettare a tassazione»*.

Il quotidiano economico ha sentito **Marco Cilione** dell'area statistica dell'AcI: *«Il costo della ricarica elettrica è calcolato considerando una media ponderata: il 70% si basa sui prezzi dell'energia per uso domestico, mentre il restante 30% tiene conto delle tariffe applicate alle colonnine pubbliche»*.

Scarica le tabelle con le diverse propulsioni pubblicate in Gazzetta Ufficiale.