

## FLOTTE AZIENDALI

# Noleggio, uno slalom tra nuove tasse e basse emissioni

Il settore nella morsa delle norme sui veicoli in uso promiscuo e delle regole Ue anti CO2. Viano (Aniasa) serve una politica più attenta alla mobilità di oggi

di ANDREA SALVADORI

**I**l 2025 si apre per il settore del noleggio con la novità del nuovo sistema di tassazione dei fringe benefit dell'auto aziendale, approvato con l'ultima Legge di Bilancio, in uno scenario che nei prossimi mesi sarà segnato anche dalle decisioni comunitarie. Da capire infatti se l'Unione europea procederà o meno sulla revisione dei nuovi limiti emissivi dell'automotive, visti con grande preoccupazione dagli attori del comparto.

Dopo un 2024 chiuso con flotta circolante e fatturato ancora in crescita, ma con una diminuzione del nuovo immatricolato, «guardando al 2025, lo scenario previsto non appare molto diverso», commenta Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità all'interno di Confindustria. «Nella migliore delle ipotesi, le immatricolazioni del renting saranno in linea con i numeri del 2024. — prosegue —. Nella peggiore, assisteremo ad un ulteriore e deciso rallentamento».

Il mercato del noleggio, comprendente auto e veicoli commerciali leggeri, ha chiuso il 2024 con una contrazione di oltre il 10% negli acquisti. Il calo è stato più marcato nel settore delle autovetture (-11,74%), mentre i veicoli commerciali leggeri sono rimasti stabili (-0,20%). Questi dati, elaborati da Aniasa e Dataforce, riflettono un comparto che, nonostante le difficoltà, rappresenta un pilastro del settore automobilistico, incidendo per il 27% sul totale delle immatricolazioni.

In particolare, il breve termine ha mostrato segnali di crescita, con un incremento del 14,5% e quasi centomila veicoli registrati. La diminuzione complessiva registrata nel 2024 va contestualizzata rispetto al 2023, anno record per le immatricolazioni del noleggio (e anche per il fatturato, aumentato del 7,8% a quota 14 miliardi di euro), grazie soprattutto al recupero degli ordini accumula-

ti durante i rallentamenti del 2021 e del 2022 determinati dalla crisi dei microchip.

## Necessità e richieste

Sempre secondo l'analisi di Aniasa e Dataforce, se l'Ue decidesse di rivedere le sanzioni per lo sfioramento dei limiti di emissioni, accogliendo le richieste dei produttori, il noleggio a lungo termine potrebbe registrare nel 2025 una lieve contrazione del 3,1%, attestandosi a 341 mila immatricolazioni, mentre il breve termine potrebbe crescere ancora, superando le 110 mila unità (+6%).

Senza interventi correttivi, invece, il mercato rischierebbe un tracollo: il lungo termine potrebbe ridursi del 35,4% (227 mila immatricolazioni) e il breve termine del 27,9% (75 mila), riportando i volumi complessivi ai livelli della crisi petrolifera degli anni Settanta. «La chiave per garantire la sostenibilità dell'auto in Italia risiede in politiche che favoriscano soluzioni di mobilità non basate sulla proprietà del veicolo, ma sul suo effettivo utilizzo, come il noleggio — illustra Viano —. Senza un cambio di rotta, gli obiettivi di transizione ecologica e ripresa industriale rischiano di restare irraggiungibili. Malgrado le difficoltà, il renting continua a dimo-

strarsi un modello di mobilità apprezzato, con una flotta circolante in crescita, ma per garantire un futuro sostenibile al comparto sarà fondamentale intervenire sugli aspetti normativi e fiscali: solo così il settore potrà affrontare le sfide future e contribuire al rilancio dell'automotive italiano».

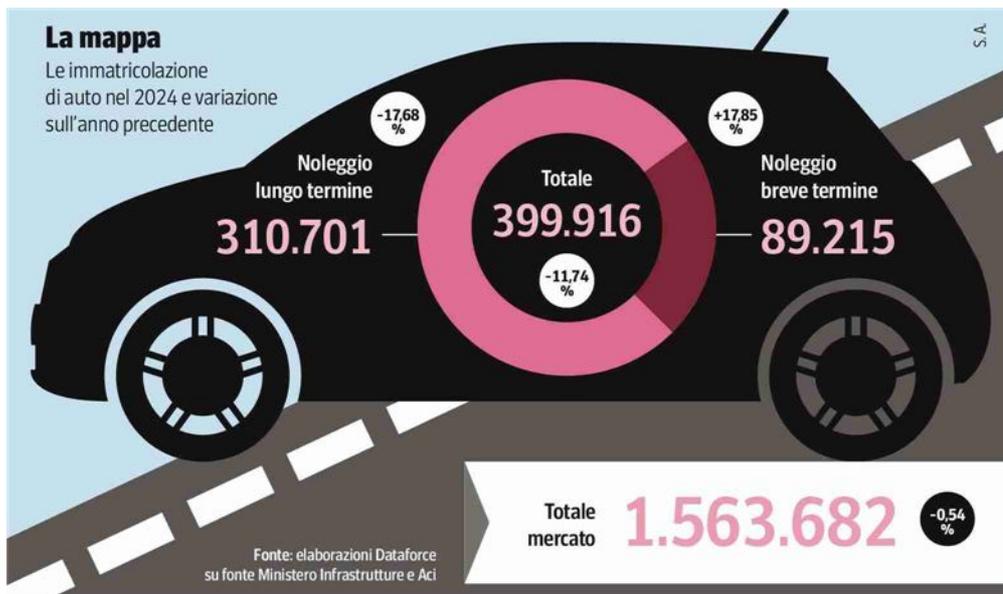
Non va in questa direzione, secondo Aniasa, il nuovo sistema di tassazione dei fringe benefit dell'auto aziendale, che prevede un aumento del prelievo sulle auto termiche e



una contestuale diminuzione delle imposte sulle elettriche per favorire l'elettrificazione delle flotte. «Per quanto sia apprezzabile la riduzione delle tasse per le autovetture elettriche e plug-in, l'immediato aumento del prelievo fiscale sulle altre motorizzazioni, così generalizzato, rappresenterà un aggravio economico a carico di oltre un milione di lavoratori dipendenti che utilizzano l'auto aziendale. Le imprese saranno così più incli-

ni a prorogare i contratti di noleggio già stipulati, con effetti negativi anche sull'ammmodernamento del parco circolante italiano, tra i più inquinanti in Europa con un'età media di circa 12,5 anni, di cui il 23% ante Euro 4, con oltre 18 anni di età», conclude Viano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Scenari**

Alberto Viano, presidente di Aniasa, associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità all'interno di Confindustria



Peso:48%

## Aggravi tra i 1.100 e i 1.1800 euro per i modelli più diffusi. E quelli alla spina...

# Chi vince e chi perde con i fringe benefit rivisti

**L**a Legge di Bilancio 2025 ha introdotto un cambiamento nel sistema di tassazione dei fringe benefit per le auto aziendali assegnate in uso promiscuo ai dipendenti. Il nuovo metodo di calcolo non si baserà infatti più sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma sulla tipologia di alimentazione del veicolo.

Fino a oggi, la tassazione era suddivisa in quattro fasce basate sulle emissioni di anidride carbonica: 25% per i veicoli con emissioni non superiori a 60 g/km; 30% per i veicoli con emissioni comprese tra 60 e 160 g/km; 50% per i veicoli con emissioni tra 160 e 190 g/km; e 60% per i veicoli con emissioni superiori a 190 g/km. Con il nuovo disegno di legge, le fasce saranno ridotte a tre, con percentuali di

tassazione basate sulla tipologia di alimentazione: 10% del costo/km per le auto elettriche; 20% per le plug-in e 50% per tutte le altre alimentazioni.

Questo cambiamento comporterà un aumento delle tasse per chi utilizza veicoli aziendali con motori endotermici, mentre chi guida auto a basse emissioni, in particolare elettriche, beneficerà di una riduzione. Per le aziende e i dipendenti che non possono accedere ai veicoli ecologici agevolati, l'aumento della tassazione e dei contributi comporterà maggiori oneri che, secondo un'analisi realizzata da Aniasa, e considerando una vettura media con motore termico, è possibile indicare in quasi 1.600 euro all'anno.

Per i veicoli aziendali più richiesti nel

settore del noleggio, in particolare, lo studio indica un aumento annuo del valore della tassazione sul dipendente tra i 1.100 e 1.800 euro, con un incremento del 67% rispetto al regime precedente. Il conseguente aumento dell'imponibile contributivo a fini previdenziali comporterà anche maggiori costi per le aziende. I veicoli elettrici, si legge sempre nello studio reso pubblico da Aniasa, beneficeranno invece di un risparmio di quasi 1.000 euro, quelli ibridi plug-in di circa 250 euro. Le nuove regole sulla determinazione del valore dei fringe benefit saranno applicate ai veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a partire dal 1° gennaio 2025.

**A. Sal.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 16%