

“Le nuove regole penalizzano le immatricolazioni auto”

Secondo Viano, presidente Aniasa, la nuova tassazione potrebbe causare anche una riduzione del gettito per l'Erario. E ora si pone il tema della scadenza della deroga per la detrazione Iva (al 40%)

Marco Frojo

Il quarto trimestre del 2024 si è chiuso con un calo delle immatricolazioni del settore del noleggio e le cose potrebbero ulteriormente peggiorare nel corso di quest'anno. La legge di Bilancio appena varata prevede una revisione dei criteri per la tassazione dei benefit aziendali e dell'auto in particolare: il criterio collegato alle emissioni di CO2 è stato sostituito con quello basato sull'alimentazione del veicolo e sono stati rivisti 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.

«Ci attendiamo - prevede Alberto Viano, presidente dell'associazione di categoria Aniasa - che questa misura faccia sentire i propri effetti sulle immatricolazioni dell'autonoleggio a partire dal secondo trimestre di quest'anno. È assai probabile che molte aziende optino per un prolungamento dei contratti in essere piuttosto che per un loro rinnovo. In questo modo eviterebbero di venir penalizzate su quella parte di flotta composta da veicoli con motore endotermico».

Aniasa aveva chiesto una revisione della norma, ma la sua richiesta non è stata accolta. «Il ministro Giorgetti è molto rigoroso e la norma poi diventata legge aveva già ottenuto la bollinatura

della ragioneria generale; la nostra proposta non è stata accolta. Dubito però che la nuova regola possa produrre un gettito extra; anzi, potrebbe addirittura accadere che le entrate per il Fisco diminuiscano se, come pensiamo, le imprese mostreranno grande cautela nell'infloamento di veicoli nuovi. Solo il tempo potrà però dire chi ha ragione».

Sempre a proposito della legge di Bilancio, Viano apprezza però la decisione del governo di rendere strutturale il sostegno alle motorizzazioni elettriche: «Questo è in linea con il nostro convincimento che per supportare l'adozione dei veicoli green siano molto più utili misure durature piuttosto che incentivi che si esauriscono. Chi compra un'auto, sia esso un privato, un'azienda o una società di noleggio, ha bisogno di un quadro normativo stabile. In caso di incertezza o provvisorietà è inevitabile che l'acquisto venga rinviato».

E l'incertezza è proprio quello di cui non si sente il bisogno in un quadro debole come quello attuale. Nel quarto trimestre del 2024, il settore del noleggio di veicoli, comprendente auto e veicoli commerciali leggeri, ha registrato una contrazione delle immatricolazioni nell'ordine del 21% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il noleggio a lungo termine ha subito una flessione particolarmente significativa, pari al 22%,

mentre il noleggio a breve termine ha registrato un calo meno pronunciato, attestandosi al 10,36%. L'intero 2024 si è invece chiuso con un calo complessivo del 10,13%, frutto della diminuzione dell'11,74% fatta registrare dalle autovetture e dello 0,2% a carico dei veicoli commerciali.

«La non lieve riduzione di immatricolazioni a noleggio registrata nel 2024 rispetto all'annata record del 2023 - prosegue Viano - 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'interrotto aumento della flotta circolante».

Quest'anno il settore dovrà affrontare un altro problema sul fronte della normativa. A fine anno scadrà la deroga concessa da Bruxelles al governo italiano per mantenere una detrazione forfettaria dell'Iva al 40% sulle auto aziendali. L'Unione Europea prevede che essa sia fissata al 100%, cosa che avviene in molti Paesi Ue, ma è dal lontano 2007 che Roma chiede (e ottiene) di poter di-



Peso: 78%

sapplicare questa regola. La deroga dura tre anni e questo significa che, se anche il governo Meloni dovesse decidere di portare avanti questa strategia, si arriverebbe alla sesta proroga. Ancor di più vecchia data è la questione che riguarda gli importi massimi per la deducibilità dei costi delle auto aziendali non assegnate a dipendenti (uso generico d'impresa) che sono rimasti a quelli fissati nel 1997: allora erano 35 milioni di lire e oggi sono 18.075,99 euro, cifra corrispondente al cambio ufficiale euro-lira fissato il 31 dicembre 1998 dal Consiglio dell'Unione Europea.

«Ad ogni scadenza sembra che

si possa affrontare il tema della detrazione dell'Iva, ma poi arrivano i saldi di bilancio e il problema viene rinviato di altri tre anni - conclude Viano - Speriamo che questa volta non vada così. Per gli importi massimi contiamo che, avvicinandoci ormai al trentennale, si possa almeno affrontare efficacemente l'argomento».

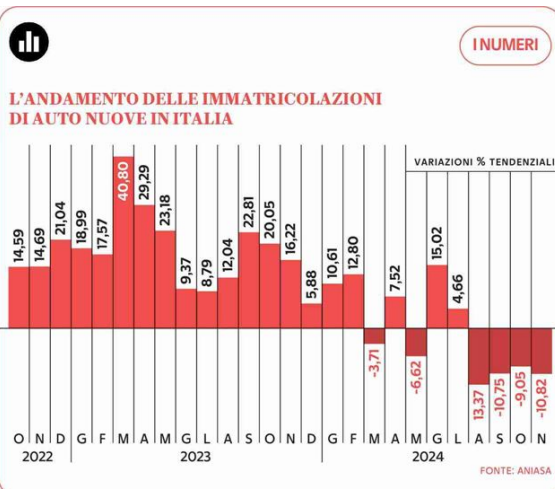


IMAGOECONOMICA



ALBERTO VIANO
Presidente
Aniasa

① Nel quarto trimestre 2024, le immatricolazioni del settore del noleggio sono scese del 21%



Peso:78%

Nubi sul noleggio a lungo termine

Preoccupano i cambi normativi. Si punta su green e contratti flessibili

Sibilla Di Palma

Le incertezze normative e regolamentari, l'instabilità del mercato, le novità introdotte con la nuova legge di bilancio che potrebbero comportare un'ulteriore frenata delle immatricolazioni. Sono alcune delle criticità affrontate dal settore del noleggio a lungo termine che rendono nebulose le prospettive per i prossimi mesi. Già l'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli realizzata da Aniasa (l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use) aveva evidenziato nel quarto trimestre 2024 una decisa contrazione delle immatricolazioni per il lungo termine (meno 22%) rispetto allo stesso periodo del 2023, anno record. Il nuovo regime fiscale a carico

dei dipendenti per l'auto concessa in uso promiscuo dall'azienda potrebbe inasprire ulteriormente la situazione. Se, infatti, fino a oggi il peso dell'auto in busta paga dipendeva dalla quantità di emissio-

ni inquinanti, da quest'anno si calcherà esclusivamente in funzione dell'alimentazione del veicolo. «La normativa penalizza in maniera improvvisa ed eccessiva l'endotermico e l'ibrido, andando invece a incentivare elettrico e plug in, che, tra l'altro, non è detto siano meno inquinanti dei motori endotermici euro 6 di ultima generazione», osserva Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa. La modifica avrà una sorta di effetto retroattivo per gli ordini già effettuati nel corso del 2024 con consegna nel 2025. «Stiamo lavorando con il Ministero dell'economia e delle finanze per tutelare chi ha ordinato un veicolo negli ultimi mesi del 2024 senza sapere della normativa», racconta Teofilatto. In questo contesto gli operatori si stanno muovendo puntando soprattutto sulla mobilità green e offrendo una crescente flessibilità. «Abbiamo ampliato la nostra flotta con veicoli elettrici e ibridi plug-in e abbiamo introdotto pacchetti che includono il supporto per l'installazione di infrastrutture di ricarica domestica e l'accesso agevolato a reti di ricarica pubbliche», racconta Antonio Stanisci, commerciali director di Ayvens Italia. Inoltre, «i contratti di noleggio sono sempre più mo-

dulabili in termini di durata, chilometraggio e servizi accessori».

«Da tempo il supporto ai nostri clienti per la transizione ecologica della flotta è un punto focale. In questa direzione va il lancio lo scorso anno del carbon manager, strumento dedicato al monitoraggio e alla gestione di una flotta green», spiega Marco Girelli, presidente e amministratore delegato del gruppo Alphaber per l'Italia. Il gruppo punta, inoltre, su un approccio consulenziale personalizzato. «Partiamo dalle esigenze specifiche di ogni cliente e valutiamo insieme gli obiettivi che si pongono. Solo dopo aver compreso a fondo le priorità, definiamo le possibili soluzioni e gli scenari più adatti», aggiunge Girelli. Sulla mobilità sostenibile ha scelto di accelerare anche Leasys. «Entro il 2026 il 50% dei nuovi contratti in tutti i paesi in cui operiamo, tra cui l'Italia, sarà attivato su veicoli a basse emissioni - racconta Laura Michiko Martini, Leasys chief marketing & communication officer - siamo prossimi al lancio di una soluzione di noleggio a lungo termine che amplia ulteriormente i benefici per chi sceglie veicoli a basse emissioni, con un set di servizi inclusi in un canone mensile ancora più accessibile».



D. DMITRY/SHUTTERSTOCK



Peso:33%

Il breve termine cresce tra gli ostacoli

Le immatricolazioni salite del 15,6%, arrivando a sfiorare quota 100mila unità

Luigi dell'Olio

Se si guarda ai risultati dell'intero 2024, c'è da sorridere, ma la frenata degli ultimi mesi solleva qualche preoccupazione. È la fotografia del noleggio a breve termine, che lo scorso anno è tornato a crescere per la prima volta dallo scoppio della pandemia. Le immatricolazioni sono cresciute del 15,6%, arrivando a sfiorare le 100 mila unità, con una quota di mercato del 5,7%. «Risultati ottenuti nonostante un quarto trimestre in calo del 10% rispetto allo stesso periodo del 2023», commenta Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa.

La crescita delle immatricolazioni ha riguardato in particolare le vetture (+18%), mentre i veicoli commerciali leggeri, reduci da diverse annate di sviluppo, hanno subito una contrazione superiore all'8%. «In attesa di avere a disposizione dati consolidati anche sugli altri indicatori del settore nei dodici mesi, possiamo affermare che il 2024 ha registrato un importante recupero delle attività di rent-a-car», aggiunge Benincasa. «Tra gennaio e settembre, il comparto ha visto un'espansione delle proprie attività, certificate del 13%, relativamente al numero di noleggi registrati presso i desk aeroportuali, ferroviari e nei centri cittadini». Quanto alle stime per l'anno in corso, prevale la prudenza per le incognite a livello macro e l'attesa per la decisione dell'Ue in merito alle multe per lo sfo-

ramento dei limiti di emissioni nelle nuove immatricolazioni. Dataforce ipotizza due scenari: quello più ottimistico stima la crescita delle immatricolazioni nell'ordine del 6%, quello pessimistico apre le porte a un vero e proprio crollo (-28%), che riporterebbe il comparto ai livelli di metà anni Settanta.

Secondo Massimo Scantamburlo, amministratore delegato di Hertz Italia, lo scorso anno il mercato è stato spinto dagli elevati livelli di presenze durante la stagione estiva, anche grazie al protrarsi fino ad ottobre di una condizione meteo favorevole. «Abbiamo assistito al ritorno di un importante volume di incoming da oltreoceano, soprattutto dagli Usa». Per l'anno in corso, la società punta sulla flotta premium ed è pronta ad accelerare sull'elettrico, «che rappresenta ormai più del 40% del mercato italiano». Inoltre, aggiunge Scantamburlo, Hertz giocherà la carta dei servizi aggiuntivi, a cominciare dall'estensione sul territorio di PlatePass, introdotto la scorsa estate, che consiste nell'offrire la possibilità di noleggiare il device per il pagamento digitale del pedaggio.

Raffaella Tavazza, ceo di Locauto Group, conferma il progresso del settore nell'ultimo anno, ma a fronte della continua la discesa del costo medio del noleggio, un trend che prosegue dal picco anomalo del biennio post-Covid 2021/2022. «Così gli operatori stanno concentrando gli sforzi su un miglioramento dell'efficienza, aumentando l'indice di utilizzo della flotta, e accelerando sulla digitalizzazione», racconta.

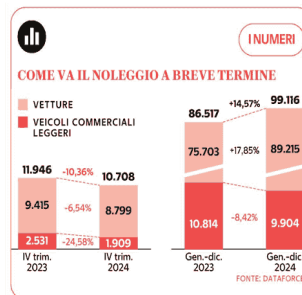
Quanto all'anno in corso, sottolinea che l'Italia continua a esse-

re una destinazione molto ambita dai turisti di tutto il mondo, «ma sarà fondamentale valutare gli impatti di fattori come la situazione economica globale, in particolare la difficoltà dell'economia tedesca, e il rafforzamento del dollaro».

Un'altra incognita, aggiunge Tavazza, è legata al fattore climatico, dopo che negli ultimi anni la primavera è partita a rilento, ma poi le temperature sono rimaste buone fino all'autunno inoltrato, favorendo quindi gli spostamenti.

«Notiamo una domanda sempre più polarizzata: da una parte le city car di piccole dimensioni, agili e pratiche per il traffico cittadino e dall'altra cresce il segmento luxury, auto di alta rappresentanza che intercettano l'esigenza di un noleggio top di gamma per una clientela sempre più esigente e attenta alla qualità», è l'analisi di Tommaso Dragotto, presidente di Sicily by Car.

Il quale evidenzia la tenuta delle alimentazioni ibride, «al momento la soluzione più adatta per chi desidera utilizzare una vettura dalle performance sostenibili ma che, in caso di necessità, possa contare sul carburante fossile».



18%

LA CRESCITA

La crescita delle immatricolazioni riguarda soprattutto le vetture salite del 18%

① Il bilancio annuale è positivo, ma preoccupa la frenata negli ultimi mesi

① L'alimentazione più diffusa nel noleggio a lungo termine è tornata a essere il gasolio per l'anno 2024



D. DROBOT/SHUTTERSTOCK



Peso:56%

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

498-001-001