

PRIMO BILANCIO 2024



UN ANNO DI SFIDE E TRAGUARDI RAGGIUNTI

di Pietro Teofilatto

Direttore Area Fisco e Economia
ANIASA

Ogni anno ha una sua storia, e dopo un **2023 anno record da molti punti di vista**, il **2024** si è caratterizzato, per i **servizi di mobilità a noleggio**, per due diversi elementi. Si prospetta infatti una **fine d'anno con flotta e fatturato in discreta crescita**, ma con una certa diminuzione delle nuove immatricolazioni.

La flotta in circolazione continua infatti ad aumentare, un **incremento superiore al 6%** sul 2023, con una **previsione finale vicina a 1,4 milioni di veicoli**. Conseguentemente, anche i **ricavi delle imprese sono in territorio positivo**. All'opposto, le **immatricolazioni del lungo termine**, il comparto di maggior rilievo del settore, vedono invece **per la prima volta da dieci anni ad oggi il segno meno**, un **-18%**, che contempla comunque un totale di autovetture superiore a 300.000 unità, a cui si aggiungono le oltre 60.000 immatricolazioni di **veicoli commerciali**, in questo caso in crescita del **9%**.

Il bilancio di fine anno vede il noleggio attestarsi sul **25% delle immatricolazioni**, con un'offerta di servizi di mobilità utilizzati oggi da **95.000 imprese** di ogni comparto e dimensione, da **2.900 pubbliche amministrazioni**, e ora sempre di più anche tra i **privati**, circa **160.000** clienti consolidati, una clientela tradizionalmente più indirizzata all'acquisto, ma ora sempre più propensa al **passaggio dalla proprietà all'uso dell'auto**, in linea con uno dei principali trend della mobilità a livello internazionale.

Tra i vari **obiettivi raggiunti** dal settore, va ricordata la possibilità di usufruire degli **incentivi al 100%**, misura che, però, rischia di essere **vanificata dal 2025** a causa del nuovo assetto della politica di interventi del governo. E poi la **riforma del Codice della Strada**, con la previsione dell'auspicata regolamentazione delle infrazioni commesse dai locatari.

*Francamente, una sorpresa. Per anni si chiede un intervento organico di revisione e riequilibrio della tassazione sull'auto aziendale e poi compare nella **legge di bilancio per il 2025 una misura che prevede pericolose modifiche alla disciplina delle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti**. Modifiche che, pur favorendo l'adozione di veicoli a zero o basse emissioni, penalizzano fortemente non solo le auto endotermiche, ma soprattutto le altre alimentazioni ibride (full e mild).*

Un inasprimento fiscale - in netta controtendenza con le tanto declamate affermazioni sulla neutralità tecnologica - che influirà sul mercato delle **autovetture aziendali** (nel 2023 il 45% delle immatricolazioni complessive) e di conseguenza sulla intera filiera industriale, portando, nel caso del **nolegg**, ad una proroga generalizzata dei contratti.

*Un vero e proprio autogol per l'**Erario e per la transizione ecologica del parco circolante nazionale**, con aggravii per **dipendenti e imprese**, nonché a danno dell'industria automotive già in difficoltà. **L'effetto immediato della misura dal prossimo gennaio rischia di diventare un aumento della tassazione sulle buste paga per circa 1 milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale**.*

Dalle indicazioni delle associate **ANIASA** e di **fleet manager** di importanti aziende clienti, emerge infatti per il 2025 una **riduzione di almeno circa 60.000 immatricolazioni**, un danno ulteriore all'intero settore automotive, già fortemente provato da incertezze legislative e industriali. Ciò comporterebbe minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali pari a circa 105 milioni di euro ed un aggravio di costi per le aziende di 120 milioni.

ANIASA si è attivata con il Governo per una rivalutazione di una misura che graverà maggiormente sui **redditi medio-bassi**, evidenziano la necessità di un regime transitorio per dare al mercato tempo di adeguamento.

Cosa si prospetta per il 2025 per il settore?

*Dopo aver superato la crisi della **pandemia, dei microchip e della guerra**, oggi il mercato automotive è sollecitato dal dibattito legislativo in sede **EU e dall'incubo delle tasse per il rispetto degli obiettivi ambientali**, a cui si aggiunge la presenza del **prodotto cinese**, che comunque riuscirà a **superare i dazi decisi dalla Commissione ed a offrire veicoli elettrici ad un costo più sensato** di quello indicato nei listini delle **Case auto europee**.*

Il noleggio, per vocazione, risponde alle richieste della clientela, e dovrà quindi ancora di più interfacciarsi tra domanda ed offerta, con un occhio particolare ai **valori residui**. Un lavoro complesso che comunque si poggia su un aspetto fondamentale per ogni azienda: un robusto portafoglio clienti consolidato da anni ed un ampliamento dell'apprezzamento dei servizi di noleggio diffuso in tutta la filiera, dai concessionari alle officine ed ai centri di manutenzione.

Il fattore decisivo sarà ancora una volta la fiscalità. Per il 2025 ci sono due grandi appuntamenti: l'attuazione della **riforma tributaria** con un riequilibrio delle misure sulla **deducibilità dei costi** e, a fine anno, la **scadenza del regime di detraibilità dell'iva al 40%**. Ci sarà da lavorare.