FOCUS/1

di Alberto De Pasquale

Aniasa: il noleggio cresce, nonostante la crisi

L'auto resta il mezzo il trasporto più usato in Italia, ma il parco circolante del nostro Paese continua ad invecchiare. Lo certifica la ventunesima edizione del Rapporto Aniasa, che si focalizza sul comparto del noleggio, sulla mobilità elettrica e sull'andamento del car sharing

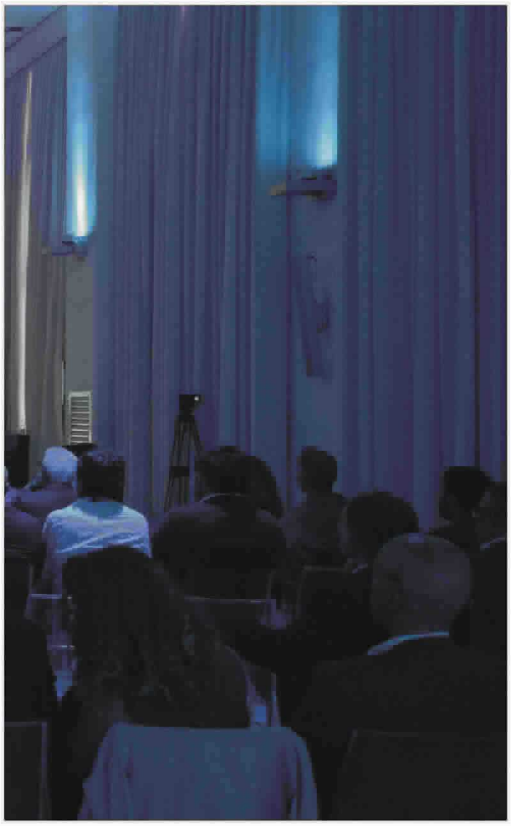
Anche nel 2022 l'auto continua a essere amata dagli italiani. Ma tra la passione per le quattro ruote e il Paese si mettono in mezzo fattori d'intralcio da non sottovalutare. Lo certifica la ricerca "La mobilità che non cambia - Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo... e chi non può ancora permetterselo", condotta da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità e dalla società di consulenza strategica Bain & Company. Dallo studio emerge il ruolo da protagonista dell'auto, che anche quest'anno risulta il mezzo di trasporto usato più spesso in Italia (con quota di utilizzo in crescita dal 69% del 2020 al 73% del 2021), con un aumento rispetto agli scorsi anni anche degli utenti propensi a utilizzare il car sharing.

Allo stesso tempo, dalla ventunesima edizione del Rapporto Aniasa, arrivano notizie poco rassicuranti: il parco circolante - già uno dei più vetusti d'Europa - continua a invecchiare e si avverte sempre di più un divario tra Nord e Sud. Superato un biennio decisamente difficile, adesso il settore può godersi il rafforzato ruolo di interprete principale della mobilità italiana, ma vive con preoccupazione e amarezza la sofferenza del noleggio e le difficoltà della diffusione della mobilità elettrica, che arriva a stento e non in modo uniforme sul territorio nazionale.

IL DIVARIO TERRITORIALE SULL'ELETTRICO

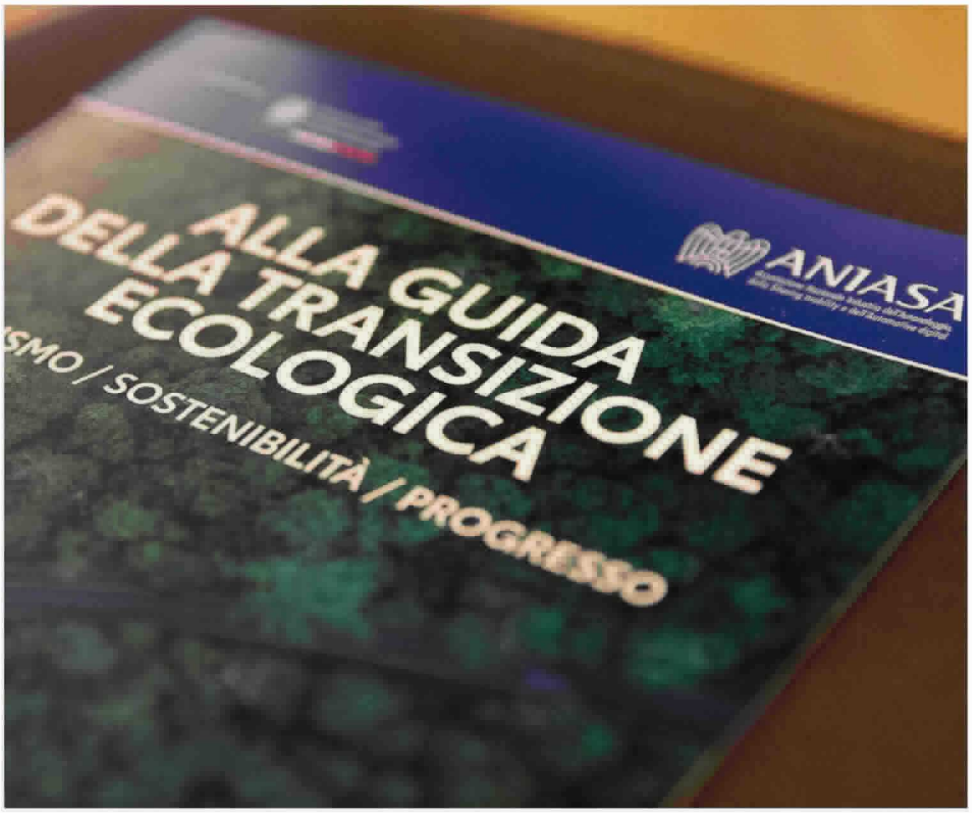
In Italia la diffusione delle autovetture elettriche, infatti, continua ma quasi esclusivamente nelle grandi città del Nord e nelle flotte aziendali. La ricerca parla infatti di "divario di mobilità" per raccontare la differenza tra chi può permettersi le nuove motorizzazioni e chi invece non può farlo. Nel 2021 le auto elettriche al 100% (BEV) hanno aumentato la propria quota, ma restano ancora concentrate nelle grandi città settentrionali. Dal rapporto risulta sempre più evidente la correlazione tra reddito pro-capite regionale e penetrazione di BEV, un segmento tutto sommato ancora poco rilevante nel mercato automobilistico, con un peso di circa il 4% sul totale del 2021.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.



UN 2022 IN LEGGERA RIPRESA

In generale, per noleggio e sharing, il 2021 è andato leggermente meglio del drammatico 2020, mentre nel 2022, a guardare nel dettaglio le indicazioni del rapporto Aniasa riferite al primo trimestre dell'anno, il noleggio a breve termine fa registrare "una leggera ripresa" al confronto con lo scorso anno. Rispetto al periodo pre-pandemia restano però negativi tutti gli indicatori: -4% di fatturato, -22% di noleggi e -2% di giorni di noleggio. Ma le principali preoccupazioni riguardano soprattutto le immatricolazioni (-70%), specchio della crisi produttiva in atto ormai da anni nel settore automotive. Si segnala inoltre che il giro d'affari del noleggio a lungo termine è cresciuto del 9% nel primo trimestre 2022 sul 2021. Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%). Alle note problematiche degli ultimi anni (pandemia, crisi dei microchip), quest'anno si è aggiunto il conflitto in Ucraina a rallentare la mobilità a noleggio e in sharing. Un rallentamento che si è tradotto in un calo delle immatricolazioni complessive, passate dalle 482 mila del 2019 (tra auto e veicoli commerciali) alle 376 mila nel 2021. Nonostante le difficoltà, non si può certo parlare di vera e propria crisi per il settore del noleggio, capace in ogni caso di generare lo scorso anno un fatturato di oltre 12 miliardi di euro, forte di una flotta di oltre un milione di veicoli e interprete della funzione trainante per la transizione ecologica in Italia (il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche sono immatricolato nel settore del noleggio).



NOLEGGI "BREVI" DIMEZZATI DALLA PANDEMIA

A soffrire maggiormente è il noleggio a breve termine, a causa della drastica contrazione degli spostamenti interni ma soprattutto per turismo internazionale. Rispetto al 2020 il settore è riuscito a sollevarsi durante la stagione estiva 2021, grazie alla clientela quasi esclusivamente italiana, ma ha pagato un notevole calo al confronto con il 2019: -51% d noleggi e flotta, giorni di noleggio e giro d'affari complessivo ridotti di un terzo. Senza contare i problemi derivanti dalla crisi dei semiconduttori, che ha reso (e continua a rendere) molto complicato l'approvvigionamento di vetture nei periodi di maggiore domanda. A questo proposito, non deve stupire l'allarme lanciato proprio da Aniasa qualche mese fa in vista delle vacanze di Pasqua. Crisi dei chip e assenza di prodotto hanno ridotto "in modo sensibile il numero di vetture disponibili in flotta per gli operatori dell'autonoleggio", ha avvertito l'associazione nei mesi scorsi. Il timore è che anche per quest'estate i turisti potrebbero faticare a trovare autovetture disponibili per il noleggio.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Il nodo fiscale

"Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità – ha spiegato il presidente Aniasa **Alberto Viano** *(nella foto qui sotto)*, a margine della presentazione – Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi introdotti dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. Ora auspichiamo che almeno le imprese possano beneficiare della rivisitazione dell'Iva sulle vetture aziendali e che finalmente colmi il gap che ci separa dai principali Paesi europei".

Le flotte aziendali a noleggio, spiegano da Aniasa, "svolgono oggi un ruolo fondamentale nel supportare il rinnovo del parco circolante". Per questo, ha sottolineato ancora Viano, "bisogna superare il regime di tassazione sull'uso dell'auto aziendale, estremamente penalizzante per le imprese nazionali rispetto ai principali mercati europei. In Spagna, Francia e Germania, ad esempio, la detraibilità ai fini IVA è concessa al 100%, mentre in Italia vige un regime in deroga sulla detraibilità, dal lontano 27 giugno 2007, con l'applicazione della stessa nella misura forfettaria del 40%".

LA CRISI DEL CAR SHARING

Se il noleggio a breve termine sta lentamente tornando a crescere, lo stesso non si può dire per il car sharing. In questo caso, la forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso sempre più strutturare al telelavoro nel 2021 hanno penalizzato il car sharing, che ha fatto registrare un calo del 57% dei noleggi rispetto al 2021 (da 13 a 5,5 mln), con una flotta ridimensionata ad appena 6.200 vetture (erano quasi 8 mila nel 2019). Grazie alla costante espansione nel canale privati, il noleggio a lungo termine può invece sorridere, forte di un giro d'affari consolidato e un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020).Nel 2021 ha continuato a crescere anche la flotta (+5%), arrivando per la prima volta sopra quota un milione di veicoli.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

EDITORIALE

di Vincenzo Conte
Direttore Responsabile

A chi gli **incentivi**? Non alle **flotte**

Incentivi si o incentivi no? Nel caso delle flotte aziendali la scelta è obbligata: incentivi no. Si tratta di una scelta esplicitata piuttosto chiaramente all'interno della normativa di riferimento (DPCM del 6 aprile scorso), che esclude dalla platea dei beneficiari le aziende e, in particolare, il noleggio veicoli. Come è stato possibile arrivare a questo punto? Per fare il punto della situazione ci viene in aiuto Aniasa, che proprio in relazione agli incentivi recentemente varati dal Governo per l'acquisto dei veicoli meno inquinanti ha presentato un esposto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.
Sono tre gli aspetti distorsivi della concorrenza su cui si focalizza l'esposto presentato da Aniasa all'Autorità Antitrust. Il Decreto prevede che gli incentivi siano disponibili solo per le forme di acquisto e leasing finanziario. Il noleggio a lungo termine che rappresenta oggi un canale fortemente utilizzato è stato incomprensibilmente escluso da questa tornata di incentivi.
Il secondo punto che produce una distorsione nella concorrenza riguarda l'esclusione delle aziende dagli incentivi. Tale previsione ha l'effetto di dirigere l'offerta delle Case costruttrici verso la vendita di automobili a privati, riducendo significativamente la fornitura di veicoli alle flotte aziendali e alle società di noleggio. Il terzo passaggio dell'esposto si focalizza sul car sharing, formalmente incluso nella platea dei beneficiari, ma solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori.
Gli incentivi, a ben guardare, hanno avuto un effetto molto modesto sulle immatricolazioni di autovetture, che, secondo il Centro Studi Promotor, in giugno hanno fatto registrare un calo del 15% sullo stesso mese del 2021. Molto negativo anche il risultato del primo semestre che chiude con un calo del 22,7% sullo stesso periodo del 2021 e che, se proiettato sull'intero anno, tenendo conto della stagionalità delle vendite, dà una previsione di 1.179.703 immatricolazioni per l'intero 2022, un livello veramente disastroso e in linea con quelli registrati alla fine degli anni '60 del secolo scorso.
Incentivi squilibrati, quindi, e sostanzialmente poco efficaci, che al momento si possono definire un'occasione persa, anche perché il contesto vede una ripresa della mobilità, con l'auto grande protagonista. Gli italiani, infatti, venute meno le restrizioni alla mobilità, sono tornati a muoversi anche più rispetto al pre-pandemia. Lo fanno principalmente spostandosi in auto, più comoda e sicura degli altri mezzi, e attraverso il trasporto pubblico locale. Secondo una rilevazione di Aniasa, circa il 90% degli italiani utilizza prevalentemente l'auto per muoversi. L'auto ad uso personale è infatti il mezzo preferito da chi si muove nelle grandi città, seguito a distanza dal trasporto pubblico locale.
Rubando una citazione ad altri ambiti ben più complessi, anche per l'auto si potrebbe parlare di un eterno ritorno: data più volta per morta, considerata la causa di tutti i mali delle nostre città, penalizzata dalla legislazione e combattuta ferocemente dai suoi avversari, resta in cima alle preferenze di utilizzo degli italiani, anche, bisogna riconoscerlo, per gli evidenti ritardi nello sviluppo di forme di mobilità alternative. Ma tant'è: per chi si vuole spostare oggi l'auto è fondamentale. Anche per le aziende, che però giustamente rivolgono le proprie attenzioni verso un'organizzazioni diversa e sempre più armoniosa della mobilità, sia per ciò che riguarda figure di riferimento sia per ciò che riguarda i mezzi usati. Noi di Auto Aziendali magazine siamo, come al solito, ecumenici, raccontandovi le ultime novità che vengono dal mondo automobilistico senza trascurare tutto ciò che di innovativo sta emergendo nel mondo della mobilità a 360°. In questo numero della rivista trovate molti spunti interessanti: buona lettura!

Il caso spinoso dell'esclusione della mobilità aziendale dagli incentivi promossi per sostenere il mercato automobilistico riapre una ferita per l'intero settore: quelli aziendali sono utenti di serie A o di serie B? Aniasa ha risposto, implicitamente, a questa domanda, con un esposto all'Antitrust che denuncia il carattere discriminatorio di questo provvedimento

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.