

2024 14^a edizione

Prefazione di Leonardo Buzzavo

Transizione ecologica: come salvare la specie umana sul pianeta

di Maurizio Tira - Pag. 12

Sulle auto a batteria restiamo lontani dall'Europa

di Andrea Malan - Pag. 16

Obbligo RCA anche per i veicoli fermi e nuova disciplina delle sospensioni

di Sara Cali e Maurizio Hazan - Pag. 24

Caruccio: Kinto, il ruolo insostituibile del dealer

di Fabio De Rossi - Pag. 28

Renault Italia, Fusilli: i concessionari sono il brand

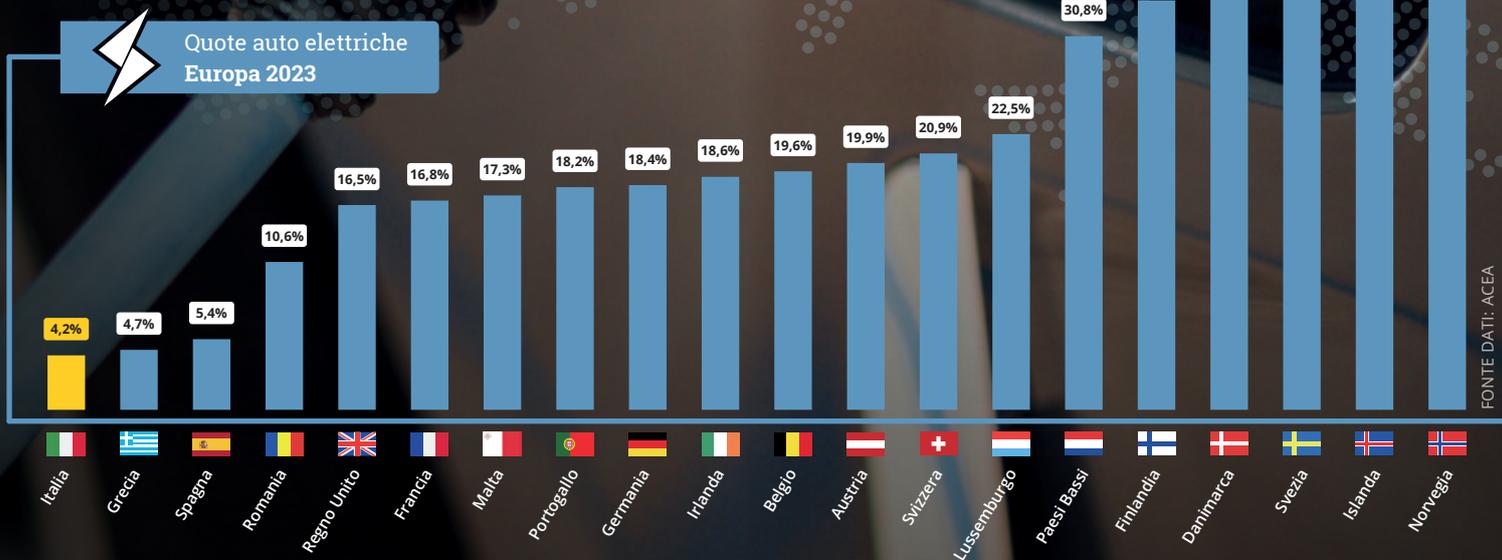
di Umberto Seletto - Pag. 36

A colloquio con Maria Grazia Davino: il mercato Stellantis UK

di Umberto Seletto - Pag. 20

Per Aniasa il noleggio è destinato a interessanti evoluzioni

di Mario Rossi - Pag. 54



Per Aniasa il noleggio è destinato a uno sviluppo interessante. L'attuale 20% del mercato presto raggiungerà il 25% per poi crescere anche oltre

di Mario Rossi / Giornalista Quattroruote

Intervista ad Alberto Viano, presidente dell'associazione dell'autonoleggio e delle attività connesse, che riporta la convinzione che anche nell'immediato futuro nel business vi sia spazio per aumento della domanda e per nuovi operatori. Nuove nicchie da occupare, aree particolari da intercettare ed economie di scala da sfruttare

Macché crisi, la quota di mercato noleggio a lungo termine, a febbraio sotto il 20% per la prima volta da marzo 2022, tornerà presto al 25%. Alberto Viano, presidente dell'Aniasa, l'Associazione dell'industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital, spiega la flessione registrata negli ultimi mesi "con lo stop and go post Covid e con l'attesa degli incentivi", che nel 2024 si apriranno completamente al mondo dell'impresa. E a proposito dei quali sottolinea che "l'immissione di veicoli preferibili in termini di emissioni e di sicurezza non dovrebbe essere oggetto di un sistema incentivante, ma di una tassazione premiante in un quadro fiscale stabile nel lungo termine". Quadro su cui auspica "una razionalizzazione del calcolo del reddito in natura derivante dall'auto aziendale" e un intervento sulla detraibilità dell'Iva, "sia perché l'Italia da vent'anni è in deroga rispetto alle regole europee sia perché la quota del 40% non è coerente con la presunzione di uso per lavoro dell'auto aziendale, pari al 70%", commenta in questa nostra intervista. Infine, sul fermento che caratterizza gli operatori, sottolinea che "nel noleggio c'è spazio per nuovi operatori, vi sono nicchie di mercato da occupare, aree non ancora intercettate dai grandi



▲
Alberto Viano

noleggiatori, a loro volta sempre più alla ricerca di economie di scala. È un mercato molto, molto interessante".

Il noleggio a lungo termine nel 2023 è cresciuto più del mercato (+24% di immatricolazioni rispetto al '22 contro un +19% nel complesso), però da qualche mese, in termini di quota, si nota una certa debolezza. Per la prima volta dopo 23 mesi, non succedeva da marzo 2022, la quota Nlt è scesa sotto il 20%. Tutto questo dopo un periodo, tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023, in grande spolvero. Che cosa sta succedendo al noleggio?

Il noleggio sta ancora subendo i con-

traccolpi del Covid. A un 2020 caratterizzato da una grande frenata degli ordini e accompagnato da un allungamento della durata dei contratti in corso, sono seguiti tre anni di ordini in accelerazione, ma con durata mediamente superiore rispetto al periodo pre Covid. Questo, insieme ai ritardi nelle consegne che si è verificato tra il 2021 e il 2023, ha determinato e sta determinando ancora un certo disallineamento tra ordini e immatricolazioni che in parte spiega la minore rilevanza, in termini di quota, del noleggio a lungo termine negli ultimi mesi. Non dimentichiamo poi gli incentivi. Aniasa, anche in modo molto deciso, si è battuta a lungo affinché gli

incentivi alle imprese di noleggio fossero ripristinati al 100% invece che al 50%, come è accaduto nell'ultima parte del 2022 e nel 2023. Una richiesta che è stata accolta dal ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso fin dall'annuncio della riforma, lo scorso dicembre. È chiaro che dalla fine dell'anno scorso chi può aspetta a immettere ordini e a procedere con immatricolazioni che nel giro di poche settimane potranno beneficiare di contributi significativamente superiori.

Quindi il noleggio non è in crisi? Nemmeno tra le categorie che più si sono avvicinate a questa formula negli ultimi anni, come i privati e i liberi professionisti?

Direi proprio di no. Nessuna associazione che ce l'ha segnalato. Ripeto, questa apparente riduzione in termini di quota di mercato si spiega con lo stop and go post Covid e con l'attesa degli incentivi. Il passo degli ordini, diciamo così, resta assolutamente soddisfacente, non abbiamo clienti che "deflottano" o che tornano ad altre formule di acquisizione.

E in termini di durata sta cambiando qualcosa dopo l'allungamento medio negli anni del Covid. Nei nuovi ordini la media si sta abbassando oppure il mercato si è allineato ai 48 mesi?

Una delle più apprezzate caratteristiche del noleggio, al contrario di altre formule, è proprio la flessibilità, ossia la possibilità di estenderne la durata o di abbreviarla. Se si osserva il portafoglio degli ordini, non si ha la sensazione che ci si stia tarando su durate più lunghe. Poi, certo, resta impregiudicata, come dicevo, la possibilità di estenderla in itinere, diciamo così, da parte di clienti soddisfatti della vettura e interessati a tenerla ancora. Teniamo anche presente che l'impena dell'inflazione ha indotto molti clienti del noleggio a portare avanti, ove possibile, i contratti esistenti, stipulati in periodi in cui i listini e i tassi d'interesse erano più bassi. Direi anzi che forse questa sorta di stress test po-



trà convincere ancora più utilizzatori a rivolgersi al noleggio.

Ha accennato agli incentivi e in effetti era davvero irragionevole che il noleggio - e più in generale l'auto aziendale - ne fosse stata esclusa all'inizio salvo poi includere successivamente, ma solo al 50%, il noleggio...

Più che irragionevole, è stato discriminatorio.

Indubbiamente. Ma secondo lei l'incentivo economico è lo strumento migliore per le imprese nella prospettiva della transizione ecologica?

In generale gli incentivi economici hanno un difetto: non sono strutturali e tendono ad alterare il mercato per periodi brevi. No, gli incentivi non sono lo strumento migliore. Sia chiaro, il fatto che ci siano per tutti e non solo per alcuni è positivo, non vorrei mai che qualcuno, dopo le battaglie che abbiamo fatto, dicesse che siamo proprio incontentabili. Ciò detto, lo stesso ministro Urso al tavolo automotive ha affermato esplicitamente che non vorrebbe continuare con gli incentivi. E secondo noi ha perfettamente ragione. Nel senso che l'immissione di veicoli preferibili in termini di emissioni e di sicurezza non dovrebbe essere oggetto di un sistema incentivante, ma di una tassazione premiante in un quadro fiscale stabile nel lungo termine.

A proposito di quadro fiscale, da anni il mondo delle imprese chiede una revisione delle norme sulla deducibilità dei costi dell'auto aziendale e sulla detraibilità dell'Iva. Tra l'altro, la delega fiscale approvata la scorsa estate dal parlamento permetterebbe al governo di intervenire in questa direzione, no?

Io sono ottimista sul fatto che qualcosa cambierà. È un processo faticosissimo che purtroppo sconta il fatto che altri incentivi hanno pesato molto sui punti pubblici negli ultimi anni assorbendo completamente la capacità di fare politica fiscale. C'è poi un problema di fondo. La ragioneria dello Stato, a differenza del controllo di gestione delle normali aziende, valuta l'impatto delle misure a parità di volumi, ossia senza prendere in considerazione l'ipotesi che una minore penalizzazione fiscale possa far crescere il mercato e, quindi, determinare un aumento del gettito. Ciò detto, la legge delega è aperta, i decreti devono arrivare, l'interlocuzione col governo c'è ed è proficua, come dimostra la riforma degli incentivi, per cui io sono cautamente ottimista.

Su quale misura, in particolare?

Dal lato delle semplificazioni mi aspetto una razionalizzazione del calcolo del reddito in natura derivante dall'auto aziendale, che oggi ha uno schema di funzionamento piuttosto complicato. La seconda questione che resta aperta è la detraibilità dell'Iva. Sia perché l'Italia da vent'anni è in deroga rispetto alle regole europee – e quindi un miglioramento è in qualche modo dovuto - sia perché la quota del 40% non è coerente con la presunzione di uso personale dell'auto aziendale, pari al 30%. Insomma, sull'Iva l'uso per lavoro è stimato dallo Stato al 40%, sul fringe benefit è stimato al 70%. È un'incoerenza grande che ci aspettiamo sia corretta. La questione dell'Iva non può trascinarsi indefinitamente.

Negli ultimi anni nel mondo del noleggio a lungo termine si è assistito a un duplice fenomeno: l'ar-

rivo sul mercato di molti nuovi operatori e fusioni e acquisizioni di società esistenti. Secondo lei il comparto tenderà a consolidarsi ancora?

A mio avviso il noleggio avrà delle fortissime evoluzioni. Quello a cui stiamo assistendo è molto interessante. Da un lato vi sono grandissime società, multinazionali, che investono per creare quello che gli inglesi chiamano "champion". Dall'altro lato assistiamo alla creazione dal basso di soggetti attivi nel medesimo business, pur con una proposizione commerciale diversa, penso, per esempio, a concessionarie o gruppi di concessionarie che si sono "federate" per offrire soluzioni di noleggio a lungo termine nel mercato "retail". Tutto ciò indica che il mercato del noleggio non ha ancora raggiunto la piena maturità, al contrario di quello bancario e assicurativo, di fatto aperto solo alle aggregazioni. Nel noleggio c'è molta vitalità, c'è spazio per nuovi operatori, vi sono nicchie di mercato da occupare, aree non ancora intercettate dai grandi noleggiatori, a loro volta sempre più alla ricerca di economie di scala. È un mercato molto, molto interessante.

Secondo lei a quanto può arrivare il noleggio a lungo termine in Italia, in termini di quota, nel breve-medio periodo?

Adesso siamo attorno al 20%. Prevedo che arriverà attorno al 25%. Man mano che si affermeranno le auto elettriche la quota crescerà. ■



ANIASA
MUOVIAMO IL FUTURO