

Lo scenario

I privati spingono le vendite di auto verdi ma il fisco italiano è il più pesante nell'Ue

Gli ordini green sono ripartiti e la spinta sul lungo termine non arriva solo dalle aziende ma anche dai privati
"Sarebbe necessario però un innalzamento della soglia di detraibilità"

MARCO FROJO

Gli ordini di autovetture "green" da parte delle società di autonoleggio sono immediatamente ripartiti non appena il governo ha aperto gli incentivi anche alle auto aziendali, seppur in misura limitata rispetto ai privati. E questo nonostante la piattaforma per l'erogazione dei benefici non abbia ancora recepito la modifica della normativa introdotta il mese scorso, che prevede che le auto aziendali abbiano diritto solo al 50% degli incentivi. «L'autonoleggio è il principale canale di ingresso sul mercato delle auto ibride ed elettriche, per il semplice fatto che il privato è poco disposto ad assumersi il costo di una tecnologia cara e in rapida evoluzione, dunque soggetta a una rapida obsolescenza - spiega Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità - I nostri associati, invece, acquistano quello che chiedono i clienti e la domanda è rivolta soprattutto ai veicoli meno inquinanti».

Una domanda che arriva non solo dalle aziende che si vogliono dotare di una flotta aziendale (o che vogliono sostituire quella esistente), ma anche dai privati e dai titolari di partita Iva. «La più importante novità degli ultimi anni è senza dubbio il boom dei noleggi a lungo termine da parte dei privati, che hanno già raggiunto quota 150 mila (codici fiscali e partite Iva individuali) e supereranno le 200 mila unità nel 2023 - prosegue Benincasa - Si tratta di un numero altissimo, su cui nessuno avrebbe scommesso fino a non molto tempo fa. Stiamo parlando di quasi il 20% delle immatricolazioni del lungo termine. E la domanda di vet-

ture "green" gioca un ruolo chiave: il privato vuole l'auto elettrica, ma non è disposto a sostenere una spesa così importante; allora decide di prenderla a noleggio». Conosce in anticipo il costo mensile, inclusi bolli, manutenzione e assicurazione, e dopo tre anni può avere un modello "aggiornato" agli ultimi standard.

Secondo l'esperto di Aniasa, questo rappresenta un decisivo contributo allo svecchiamento del parco auto italiano, ma non sufficiente ad invertire un trend che ci vede fanalino di coda in Europa. Con un'età media di 12 anni, oggi le auto italiane sono soggette a quello che gli esperti chiamano l'effetto "Cuba", cioè auto vecchissime, bisognose di molta manutenzione e altamente inquinanti. «La strategia di transizione ecologica approntata da Bruxelles e implementata dallo scorso governo è certamente "ambiziosa" ma completamente scollegata dalla realtà - afferma Benincasa - Se tolgo dal mercato i motori endotermici per spingere l'elettrico, otterrò solo un aumento dell'età media del parco auto nazionale, perché sono proprio le persone meno abbienti ad avere le auto più inquinanti e loro non possono di certo spendere 40-50 mila euro per un veicolo elettrico. Andando in questa direzione, si rischia solo di accentuare l'effetto Cuba». Gli incentivi riguardano infatti solo il 10% del venduto, ovvero la quota dell'elettrico e dell'ibrido, quando il problema è nel 60% del circolante che è sotto l'Euro 5. In termini assoluti l'attenzione è dunque focalizzata sulle circa 100 mila auto green venduti, mentre il problema vero sono i 24 milioni di veicoli altamente inquinanti (il 60% dei 38 milioni di vetture in circolazione).

«Dopo aver riavviato le immatrico-

lazioni di elettrico e ibrido grazie all'inclusione negli incentivi, guardiamo ora al riordino della fiscalità - dice Benincasa - L'auto aziendale è tra le più penalizzate in Europa e questo distorce la concorrenza a livello continentale. Già con il vecchio governo abbiamo presentato una proposta che prevede un percorso di riduzione del gap, partendo proprio dall'elettrico e dall'ibrido».

Il 1° aprile scorso l'Italia ha chiesto, e successivamente ottenuto, una proroga all'applicazione della direttiva europea che stabilisce la possibilità da parte delle imprese di detrarre completamente l'Iva sugli acquisti e sui noleggi di auto aziendali. Alla fine del 2025 - la proroga è triennale - saranno 18 anni che l'Italia tassa l'auto aziendale più che gli altri Stati europei: da noi infatti l'imposta sul valore aggiunto è detraibile solo al 40%, contro il 100% del resto d'Europa. Grazie alla riduzione della detraibilità dell'Iva sugli acquisti e sui noleggi di auto aziendali, l'Erario incassa circa 1 miliardo di euro. Cifra che non tiene però conto delle maggiori immatricolazioni che un innalzamento della detraibilità al 100% potrebbe favorire. Aniasa ha avanzato la proposta di un progressivo innalzamento della soglia di detraibilità partendo proprio dall'immatricolazione delle vetture

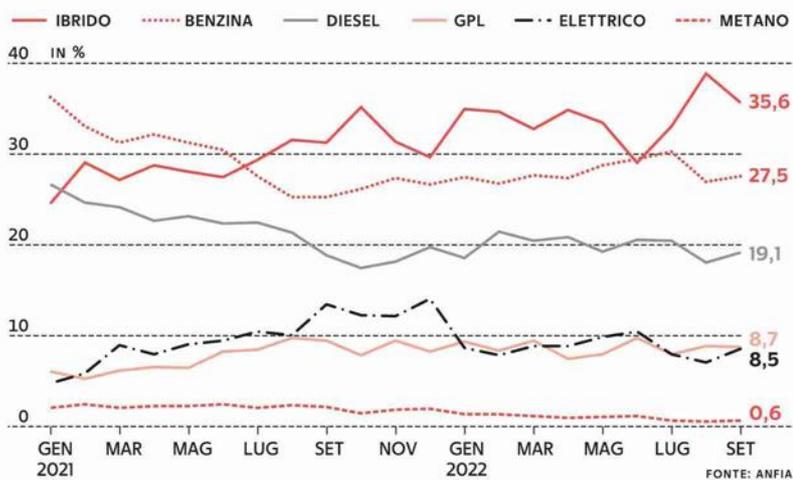


Peso: 82%

a minor impatto ambientale. Una soluzione che da un lato spingerebbe la diffusione dei veicoli elettrici e ibridi e, dall'altro, non priverebbe lo Stato da un giorno all'altro dei maggiori incassi dovuti alla minor detraibilità dell'Iva. Secondo i calcoli dell'associazione, i mancati introiti fiscali scenderebbero a circa 400 milioni di euro, cifra che si abbasserebbe a 200 milioni in virtù delle maggiori immatricolazioni.

Inumeri

LE IMMATRICOLAZIONI
DI AUTOVETTURE NUOVE IN ITALIA PER TIPO - TREND MENSILE



Il personaggio



Giuseppe Benincasa
direttore generale di Aniasa
Associazione Nazionale Industria
dell'Autonoleggio, della Sharing
mobility e dell'Automotive digital

1 L'auto noleggiosa è il principale canale di ingresso sul mercato dei veicoli ibridi ed elettrici



Peso: 82%

La classifica

Fca e Peugeot brillano nella top 5 Panda è la più amata dai clienti

Nella top 5 dei marchi più richiesti nel mercato del noleggio a lungo termine, secondo le elaborazioni di Aniasa (gennaio-agosto 2022), ci sono nelle prime due posizioni l'italiana Fiat, brand storico del gruppo Fca, con un totale di 29.883 veicoli, in leggera crescita rispetto allo stesso periodo di un anno fa, e la francese Peugeot con 14.357 veicoli, in leggera flessione ma sempre molto gettonata dai clienti del noleggio a lungo termine. Seguono le tedesche Audi con 14.344, Volkswagen con 18.308 e Bmw con 13.464 che guidano il segmento berline.

«Il noleggio a lungo termine è un fenomeno sempre più in crescita, proposto anche da Premium Rent - spiega Aniasa -. Negli ultimi anni, infatti, le percentuali dei veicoli noleggiati sono state maggiori di quelle dei veicoli acquistati confermandosi come il settore trainante del mercato automotive, con un rafforzamento di questa soluzione di mobilità soprattutto tra i privati». Tra i canali utilizzati per trovare informazioni e noleggiare la vettura aumenta il ricorso al web. Secondo i dati di Google Trends, nell'ultimo anno sono aumentate del 110% le ricerche online in merito alla convenienza del noleggio a lungo termine.

Considerando invece i modelli di auto più richiesti, la classifica vede in vetta la Fiat Panda con 15.941 modelli. Dietro a questo primato, fa notare Aniasa, ci sono essenzialmente 2 motivi: innanzitutto un fattore economico, in tempi in cui l'attenzione alla spesa è forte la componente economica sulla scelta di un'auto si fa sentire, in secondo luogo la qualità. La Panda offre un rapporto qualità-prezzo decisamente elevato. Seguono Peugeot 3008 con 6.898 modelli, Jeep Compass con 6.104, Jeep Renegade con 5.217 e 500X con 5.183. - v.d.c

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 14%

Il dibattito

Europa 2035, la transizione green divide

Da quella data scatterà
lo stop alla vendita
di automobili nuove
a combustione
Dal #ForumAutoMotive
di Milano l'appello
a un piano di mediazione

SIBILLA DE PALMA

Elaborare un piano strategico che consenta di coniugare la transizione ecologica con le esigenze di consumatori e industria. È questo l'appello che è stato lanciato dalla filiera della mobilità al nuovo governo in occasione del #ForumAutoMotive, evento tenutosi nei giorni scorsi a Milano, che ha visto protagonista il tema della svolta elettrica tra costi e difficoltà. Dal 2035 scatterà infatti in Europa lo stop alla vendita di automobili nuove a combustione (benzina e diesel). Una misura in linea con il piano di Bruxelles Fit for 55, il cui obiettivo è decarbonizzare l'Europa e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, che sta però destando non poche preoccupazioni tra gli operatori dell'automotive. Già alle prese con la crisi dei chip, il rialzo dei costi energetici e un'inflazione galoppante che sta riducendo il potere d'acquisto dei consumatori. Non a caso, secondo dati Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), nei primi nove mesi del 2022 si è registrato un calo del 16,3% di auto nuove immatricolate. Il trend non è stato in particolare positivo per le auto elettriche che a settembre hanno visto una drastica riduzione (meno 40,10%) delle immatricolazioni rispetto allo stesso

mese del 2021. Il promotore dell'iniziativa, Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori evidenziando come «si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti». A questo proposito, il neo-ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto, intervenuto in collegamento telefonico, ha evidenziato come la posizione del nuovo Governo sia di continuità rispetto all'esecutivo Draghi sulla neutralità tecnologica, «conciliando le esigenze economiche e produttive del nostro Paese con l'obiettivo di passaggio all'elettrico o ad altri carburanti non inquinanti e non climalteranti».

Dario Duse, Emea co-leader of automotive & industrial, Italy country leader e managing director di AlixPartners, si è soffermato invece sull'andamento del mercato in cui la ripresa «è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli». Il focus oggi, ha aggiunto, «è tutto sui costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis».

Tra le altre criticità, Francesco Naso, segretario generale di Motus-E (associazione nata per sostenere la mobilità elettrica), si è soffermato sulle insidie della concorrenza cinese sull'elettrico «che do-

vrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in tre-quattro anni». Per questo, ha sottolineato Naso, occorre reagire e trasformare i problemi in opportunità. Cogliendo, ad esempio, quella offerta dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, che avrebbe costi decisamente più abbordabili rispetto al nuovo. Per Michele Crisci, presidente di Unrae, bisognerebbe poi guardare al futuro non puntando solo sull'elettrico. «Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare». Un contesto nel quale, ha sottolineato Alberto Viano, presidente di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'auto-noleggio), occorre infine «evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende».

L'opinione

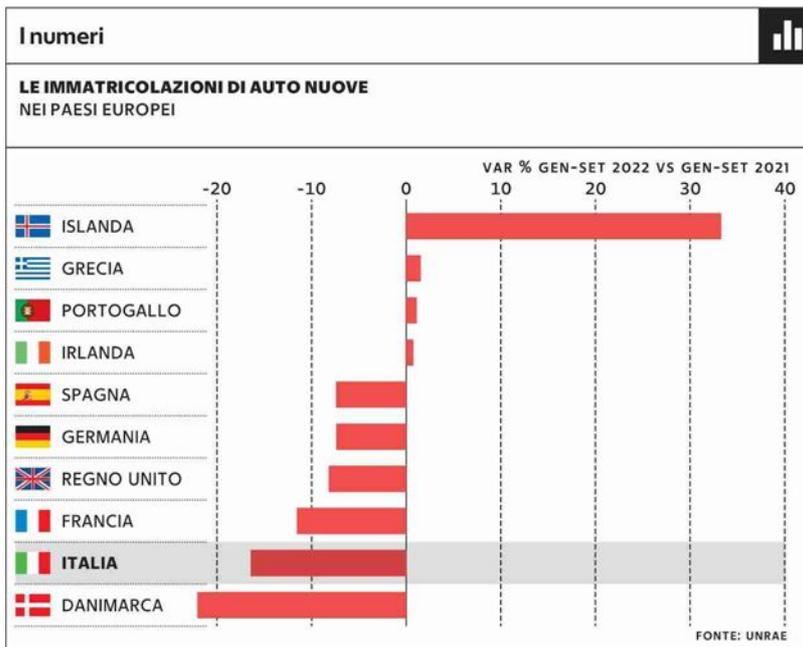


Si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro senza però guardare alle urgenze immediate. La svolta decisa senza consultare i consumatori

PIERLUIGI BONORA
PROMOTORE #FORUMAUTOMOTIVE



Peso:39%



Peso: 39%

Le prospettive

Lungo termine, all inclusive è meglio

L'autonoleggio punta su un rinnovamento dell'offerta per consolidare la ripresa. Lanciando prodotti più flessibili

LUIGI DELL'OLIO

Archiviato il primo semestre con numeri in crescita rispetto al medesimo periodo del 2021, il noleggio a lungo termine punta su un rinnovamento dell'offerta per provare a consolidare questa tendenza. Secondo le rilevazioni di Aniasa, nella prima metà del 2022 la flotta circolante è cresciuta del 6,6%, raggiungendo quota 1,1 milioni di veicoli. Il grosso è dato dalla flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente, di durata non inferiore a 12 mesi (1,03 milioni), ma l'incremento maggiore (più 159%) è appannaggio della nicchia caratterizzata dalla flotta a disposizione per esigenze temporanee della clientela, come flottino e flexi. A livello di alimentazioni, il diesel resta di gran lunga maggioritario (692 mila autoveicoli), ma a -1% da un anno all'altro soprattutto a causa della domanda privata, che si rivolge con crescente attenzione all'ibrido. In particolare, le auto ibride Hev (caratterizzate da un motore elettrico che funziona insieme a quello a combustione interna) crescono di oltre il 40%, arrivando a un soffio da quelle a benzina (149 mila contro 149.100), mentre le ibride plug-in (ricarica collegando la batteria a una presa elettrica) crescono del 13,7% a 27.600.

Detto di quel che è stato, cosa attendersi per il secondo semestre e poi per il prossimo anno, alla luce di uno scenario macro che, dalla guerra in Ucraina all'inflazione elevata, fino alle difficoltà di approvvigionamento per alcune componenti non lascia presagire svolte a breve? «L'in-

certezza sui tempi di consegna, i prezzi d'acquisto in continuo rialzo, le aperture e chiusure non prevedibili per gli ordini e le modifiche in corso delle configurazioni dei veicoli ordinati probabilmente troveranno conferma almeno per il primo semestre del 2023», analizza Andrea Compiani, chief commercial officer di UnipolRental. «Per quanto ci riguarda, arricchiremo la nostra offerta di noleggio a lungo termine a livello di servizi inclusi, compresi quelli non necessariamente legati al veicolo, bensì alla mobilità in genere». Il tutto, aggiunge il manager, accompagnato dal continuo rafforzamento dell'offerta sul fronte elettrico, «con offerte di mobilità declinate sulla base delle esigenze di ogni singola azienda». In questo campo la società propone una soluzione all inclusive, che affianca ai veicoli elettrici e plug-in, i servizi di manutenzione e assistenza, auto sostitutiva o aggiuntiva (la cosiddetta Roomy car, ovvero un veicolo a motore termico utilizzabile per un periodo di 21 giorni l'anno), l'installazione e la manutenzione presso le sedi del cliente.

Laura Martini, marketing & business development director di Leasys, in primo luogo sottolinea la resilienza del noleggio a lungo termine, se paragonata con le diffuse difficoltà che invece stanno caratterizzando il settore dell'automotive nel suo insieme. «Registriamo una forte richiesta di flessibilità da parte di privati e aziende, sempre più influenzati nelle scelte da questa situazione d'incertezza», sottolinea. Da qui la consapevolezza di dover sempre più fare i conti con un pubblico che ha esigenze eterogenee. Il che, visto dalla prospettiva degli operatori, richiede l'impegno a fornire prodotti sempre più flessibili e accessibili. A

questo proposito Martini cita - tra gli altri - Be Free (la formula di noleggio a lungo termine di Leasys che consente di restituire l'auto dopo un anno senza penali) e Leasys Miles (formula di noleggio a lungo termine pay-per-use che consente di pagare solo i km percorsi).

«Il settore della mobilità sta vivendo una fase di trasformazione, accelerata dalla carenza di prodotto nuovo», riflette Dario Casiraghi, direttore generale di Arval Italia. «Le aziende chiedono soluzioni sempre più in un'ottica di mobilità a 360 gradi. Al noleggio a lungo termine si affiancano soluzioni diversificate, tra cui il noleggio flessibile a medio termine o il corporate car sharing, che consente di ottimizzare l'utilizzo dei veicoli in flotta e assicurare al contempo un risparmio».

Un'altra direttrice segnalata da Casiraghi è la transizione energetica. «Dal canto nostro puntiamo su un ecosistema di prodotti e servizi che vanno dalla consulenza strategica ai clienti sui loro percorsi di transizione energetica, a soluzioni per facilitare la vita degli automobilisti alla guida di un veicolo elettrico o ibrido». Ne è un esempio l'offerta lanciata con Hello Mobility, che permette ai driver aziendali che guidano un veicolo elettrificato di usufruire una card per l'accesso a una rete di infrastrutture di ricarica pubbliche e di avere i costi della ricarica integrati nel canone di noleggio.



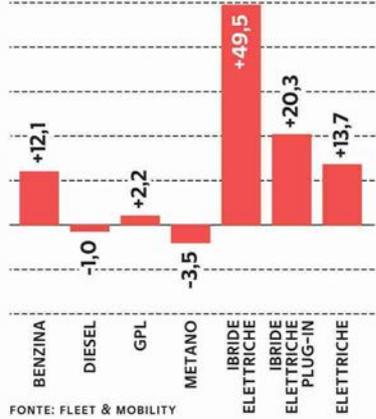
Peso: 59%

I numeri



**VARIAZIONI DELLA FLOTTA CIRCOLANTE
PER TIPO DI ALIMENTAZIONE**

VAR % 31 DIC 2021-30 GIU 2022



FONTE: FLEET & MOBILITY

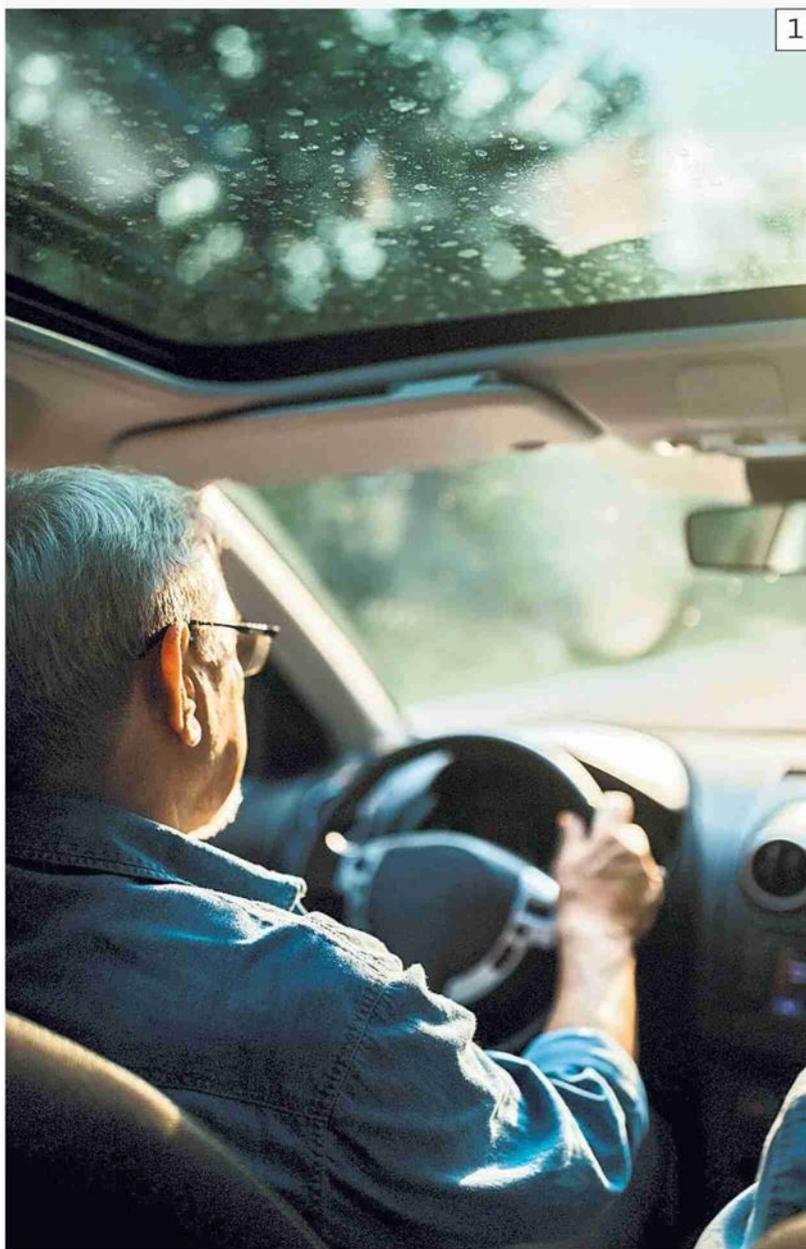


Andrea Compiani
chief commercial officer
UnipolRental



Laura Martini
marketing & business development director
Leasys

1 Si amplia l'offerta per il monitoraggio dei veicoli ibridi



1



Peso: 59%

I nuovi servizi

Un car sharing lungo un mese

Il settore non si è ancora ripreso dalla pandemia ma è in espansione. Share Now permette di prenotare anche per 30 giorni. E l'auto è ecologica

MARCO CIMMINELLA

Strategico per favorire una mobilità a minor impatto ambientale, il car sharing non si è ancora completamente ripreso dalle restrizioni al movimento e dai cambiamenti sociali legati alla pandemia, che ne hanno rallentato lo sviluppo. La domanda di questi servizi ha subito un calo nel 2020 e nel 2021; e anche se la lenta ripresa delle attività e del turismo ha fatto registrare dei miglioramenti, con un incremento della durata media dei noleggi (più 8%) e del numero degli abbonati (più 13%) tra questi due anni, i livelli pre-Covid non sono stati ancora raggiunti. Come ricorda il rapporto Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta le imprese del comparto, le vetture in flotta sono diminuite del 22% rispetto al 2019, mentre i noleggi effettuati sono calati del 57%.

Eppure, è un settore che può aiutare molto a promuovere un modello di società più sostenibile, contribuendo a decongestionare i centri urbani e a ridurre le

emissioni inquinanti nelle città. E se da un lato, il piano nazionale di ripresa e resilienza dedica una parte degli investimenti al Maas (Mobility as a Service), piattaforme che permettono di integrare diversi servizi – dal trasporto pubblico al car sharing – accessibili grazie a un unico canale digitale, dall'altro i player della mobilità stanno investendo sulla flotta, sempre più votata all'ibrido e all'elettrico, cavalcando gli ultimi trend per fornire servizi diversificati in base alle esigenze dei clienti: gli utenti infatti usano le auto in condivisione anche per spostamenti extraurbani e non più solo per muoversi in città. «Share Now permette di prenotare la macchina fino a 30 giorni. Un'iniziativa partita a Milano e che poi è stata estesa a Roma e Torino, e che ha portato a un allungamento dei noleggi in termini di durata e di chilometri», spiega Luigi Licchelli, Business Development & Public Affairs Italy di Share Now, che aggiunge: «I clienti possono usare le nostre auto anche per meeting fuori città o andare in vacanza all'estero. Inoltre abbiamo puntato molto sulla multimodalità, implementando i collegamenti con aeroporti e hub ferroviari, realizzando parcheggi dedicati».

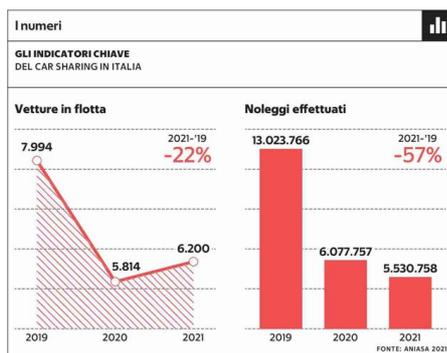
L'azienda abbraccia la svolta dell'elettrico, sottolinea il manager, ricordando che il 25% della flotta di Share Now in Europa è composta da questo tipo di vetture: «Stiamo andando in questa direzione anche in Italia, nel marzo scorso abbiamo introdotto 100 vetture elettriche a Milano». Tendenze seguite anche da Enjoy, che sta rafforzando i suoi servizi di car sharing free floating ampliando la flotta con le city car elettriche Xev Yoyo: al momento presenti a Torino, Bologna e Firenze, saranno disponibili anche a Milano (dalla fine del 2022) e a Roma (nel 2023).

Un'altra novità, fa sapere l'azienda, è stata l'introduzione del servizio di noleggio con una durata superiore, da uno a 15 giorni: ne è un esempio l'offerta estiva, che prevede una macchina a 39 euro al giorno con 150 km e carburante inclusi. Un piano che Enjoy ha deciso di replicare in occasione di ponti, come ad esempio durante il weekend lungo di Ognissanti.

8%

DURATA NOLEGGI

Dopo un calo nel 2020 e 2021, c'è una ripresa nella durata media dei noleggi



Luigi Licchelli
Business Development & Public Affairs Italy Share Now



Peso: 38%