

Noleggino con il vento in poppa bus e taxi la nuova frontiera per abbattere l'ultimo record

Marco Frojo

Milano

Il concetto di auto di proprietà, tanto caro agli italiani, oggi non è più sentito come una volta. I servizi di noleggio e car sharing si stanno rapidamente diffondendo, perché i vantaggi di un'automobile "condivisa" sono tali da risultare molto convincenti per un crescente numero di persone. Sul fronte dei parchi macchine aziendali, l'idea di affidare la gestione della flotta a uno specialista dell'autonoleggio si è già fatta largo da parecchi anni: le imprese, costrette a tagliare i costi, hanno individuato nelle autovetture un grande capitolo di spesa che poteva essere facilmente ridimensionato attraverso una migliore gestione del parco auto di proprietà, affidandolo a operatori specializzati. Con queste premesse, che coinvolgono sia il lato consumer che quello business, non stupisce che il settore dell'autonoleggio viaggi da diversi anni con il vento in poppa: i fattori che ne determinano la crescita sono strutturali e destinati a far sentire i propri effetti ancora per molti anni. Senza dimenticare che presto potrebbero aggiungersene altri come, per esempio, la possibilità da parte delle aziende pubbliche di trasporti di noleggiare gli autobus.

Il divieto di noleggio, previsto dal Codice della strada, è stato di recente rimosso e c'è da scommettere che molte città vi faranno

ricorso, se non altro perché il loro parco veicoli è così vecchio da essere estremamente costoso in termini di riparazioni (i soldi per l'acquisto di nuovi autobus ovviamente mancano a causa dell'austerità). In un futuro non troppo lontano potrebbe poi essere la volta dei taxi che, almeno per ora, devono essere di proprietà dei tassisti.

Secondo i dati raccolti da Aniasa, l'associazione di categoria, l'autonoleggio in Italia ha chiuso il 2016 con un giro d'affari di 6 miliardi di euro (+10,2% rispetto al 2016), un valore che rappresenta il nuovo record di sempre, aggiornando così quello dell'anno scorso. Al raggiungimento di questo risultato hanno contribuito sia il noleggio a breve termine (+4,9% a 1,17 miliardi) che quello a lungo (+11,7% a 4,8 miliardi). Sul fronte delle immatricolazioni la crescita è stata addirittura più decisa: complessivamente sono cresciute del 18,1% a 374.716 unità. Anche in questo caso è stato il lungo termine a fare la parte del leone (+23,4% a 274.877 unità), mentre il breve termine ha fatto registrare un comunque significativo +5,9% (a 99.839 unità). Al 31 dicembre scorso la flotta del lungo termine era composta da ben 674.117 veicoli (+15,2%), mentre la flotta media del breve termine lo scorso anno ha raggiunto quota 161.513 unità (+11,6%). Nel 2016 l'incidenza dell'autonoleggio sulle nuove immatricolazioni ha superato la soglia del 20%.

Se il 2016 è stato brillante, il 2017 è iniziato ancora meglio. Nei primi tre mesi dell'anno il giro d'affari è cresciuto del 15,6% a

1,48 miliardi di euro, mentre le immatricolazioni sono balzate addirittura del 20,3% (a 154.000 unità). Oggi ben un'auto ogni quattro è immatricolata da un'azienda di autonoleggio.

«I risultati non lasciano spazio a dubbi: qualunque parametro considerato è positivo, la maggior parte, addirittura, è cresciuta a doppia cifra rispetto all'anno precedente; non mi vengono in mente settori, eccetto forse il digitale, che registrano una crescita così forte in maniera costante — ha affermato Andrea Cardinali, il presidente di Aniasa, in occasione della presentazione del Rapporto 2016 — Non siamo più solo l'associazione dei noleggiatori ma, più in generale, della mobilità. Basti pensare che la sezione dedicata al car sharing, costituita recentemente, rappresenta oggi il 95% del mercato e che alla fine dello scorso anno le nostre associate hanno registrato ben 1 milione di tessere di iscrizione ai servizi di auto condivisa». Nel suo complesso Aniasa ha toccato quota 49 aziende associate.

Secondo il numero uno di Aniasa il trend in crescita del settore del noleggio veicoli «è frutto di varie dinamiche convergenti: la crescente domanda di mobilità turistica e di business, il rinnovo e l'ampliamento delle flotte aziendali, la spinta dei veicoli commerciali trainati dal boom dell'e-commerce, la nuova clientela nell'area delle micro-imprese, dei professionisti e dei consumatori privati, cui si è aggiunto il noleggio mid-term e i benefici effetti determinati dalla misura del superammortamento». Proprio il superammortamento, la nor-



Peso: 77%

ma che consente alle aziende di usufruire di un ammortamento pari al 140% del costo sostenuto per l'acquisto di beni strumentali (le auto nel caso dell'autonoleggio), è stata probabilmente la misura per l'approvazione della quale Aniasa si è più spesa negli anni scorsi. Oggi l'associazione guidata da Cardinali chiede che venga resa strutturale e non rinnovata di anno in anno, come sta accadendo. «Le aziende hanno bisogno di prospettive di lungo periodo per investire e crescere — afferma Cardinali — Inoltre, il superammortamento, ha innescato investimenti che altri-

menti non sarebbero stati effettuati e ha fatto lievitare gli introiti dell'Erario, a partire dalla maggiore Iva incassata».

L'altra grande richiesta di Aniasa è quella di aggiornare il Codice della strada che ha visto la luce nel 1992 dopo una gestazione durata quasi un decennio: «La mobilità sta cambiando rapidamente e un Codice della strada vecchio di un quarto di secolo non è in grado di rispondere alle problematiche di oggi, evidenzia il presidente dell'associazione degli autonoleggi». Senza contare che in casa Aniasa sta addirittura venen-

do meno la divisione fra noleggio a lungo e breve periodo; «stiamo ormai procedendo verso servizi innovativi di mobilità integrata», conclude Cardinali.

IL 2016 SI È CHIUSO CON GIRO D'AFFARI DI 6 MILIARDI, MAI FATTO MEGLIO PRIMA D'ORA SUCCESSO FAVORITO DALLA RIVOLUZIONE CULTURALE PORTATA DALLA SHARING ECONOMY. IL SETTORE ASPETTA IL VIA LIBERA NORMATIVO PER PUNTARE ALTRI SEGMENTI DI BUSINESS



“La crescita è forte e costante” ha detto **Andrea Cardinali** (nella foto sopra), presidente di Aniasa, in occasione della presentazione del Rapporto 2016

IL 2017 PARTE BENE



Vietato oggi usare veicoli a noleggio per il **taxi**, ma la regola potrebbe cambiare



Peso: 77%

I NUMERI DEL SETTORE NOLEGGIO VEICOLI IN ITALIA

	2016	2015	Variazione %
FATTURATO (in milioni di euro)	6.020	5.463	+10,2%
FLOTTA			
BREVE TERMINE (massima)	161.513	144.787	+11,6%
LUNGO TERMINE (al 31/12)	674.117	585.285	+15,2%
TOTALE IMMATRICOLAZIONI	374.716	317.119	+18,1%
BREVE TERMINE	99.839	94.287	+5,9%
LUNGO TERMINE	274.877	222.832	+23,4%
AUTOVETTURE	324.317	285.657	+13,5%
VCL	49.239	30.310	+62,4%
ALTRO	1.160	1.152	-

Fonte: Aniasa

S. DI MEO



Peso: 77%

[LE ADESIONI]

Sei new entry, la mobilità del futuro si fa largo nella rappresentanza

“Sei nuovi ingressi che consolidano l’ambito di rappresentanza dell’Associazione e il focus sui temi del vehicle sharing, dell’auto connessa e più in generale dei servizi alla mobilità, oltre a quelli più tradizionali del noleggio veicoli”. Così Aniasa commenta l’adesione all’Associazione delle aziende Drive Now (car sharing), Europ Assistance Vai (assistenza stradale), Handling (servizi all’auto), Petit Forestier (noleggio veicoli refrigerati), Texa (telediagnosi) e Viasat (sicurezza satellitare e telematica di bordo).

Le nuove adesioni si inquadrano nella strategia

della nuova presidenza e del consiglio generale di Aniasa di ampliare la rappresentanza, intercettando i cambiamenti in corso nel mondo della mobilità. Su tutti il car sharing, entrato in Associazione nel 2015 con un’apposita sezione, che oggi può contare sulla quasi totalità degli operatori attivi in Italia (Car2Go, Consorzio Gestori Circuito nazionale Car Sharing, Drive Now, Enjoy, Sharen’go).



Peso: 6%

“Super o iper, l’ammortamento fa ricco lo Stato”

ANIASA CHIEDE CHE LE MISURE VENGANO RESE STRUTTURALI CALCOLANDO I GUADAGNI CHE NE RICAVA L'ERARIO: NEL 2016 L'AGEVOLAZIONE PER IL SOLO SETTORE DELL'AUTONOLEGGIO A LUNGO TERMINE HA PRODOTTO 170MILIONI DI ENTRATE IN PIÙ

Milano

Rendere strutturale il superammortamento e ampliare l'iperammortamento. Sono le due richieste che arrivano dall'associazione di settore Aniasa per sostenere la mobilità delle imprese nazionali e accelerare il rinnovo del parco di vetture. Un appello al Parlamento, accompagnato da un'analisi sui possibili benefici per l'Erario. Considerando solo le autovetture adibite a noleggio a lungo termine, nel 2016 il superammortamento ha prodotto 35mila immatricolazioni in più, con relativi 170 milioni di maggiori entrate fiscali. E nuovi benefici sono attesi per l'anno in corso. L'ampliamento dell'iperammortamento (il 250%) alle motorizzazioni Bec (a basse emissioni complessive) e alle infrastrutture per la ricarica elettrica, aggiunge Aniasa, migliorerebbe i risultati dell'utilizzo della leva fiscale. Inoltre avvirebbe, senza necessità di investimenti pubblici, un circolo virtuoso tra par-

co circolante e rete di ricarica, senza il quale risulterà impossibile un vero decollo della mobilità elettrica in Italia, così come sta invece avvenendo in altri Paesi europei.

Questo del confronto fiscale con il resto del Vecchio Continente è un tema che torna costantemente nelle analisi del settore, dato che le imprese italiane di noleggio scontano una ridotta deducibilità dei costi e una minore detraibilità dell'Iva, prorogata per altro su base triennale (la prossima scadenza è fissata per il 2019). Un esempio può aiutare a rendere meglio l'idea: su un'auto aziendale da 30mila euro, in Germania e Spagna il sostegno fiscale arriva al 100%, in Francia e Gran Bretagna all'80%, mentre da noi è limitato al 19%. Questo non è solo un freno allo sviluppo del comparto automobilistico, ma anche un gap di competitività verso i competitor stranieri di cui soffrono tutte le aziende italiane che utilizzano autovetture, di qualunque settore economico.

L'aumento della pressione fiscale sul comparto dell'auto aziendale è stato accelerato dal 2011, nel momento più duro per l'economia italiana, con il legislatore a caccia di nuove risorse per rimettere in equilibrio i conti pubblici. La svolta si è avuta solo con la Legge di Stabilità

2016, che ha introdotto il superammortamento per gli investimenti in beni strumentali nuovi, pari a un aumento del 40% del costo sostenuto per l'acquisto. Una misura che ha favorito il rinnovo delle flotte con lo svecchiamento del parco circolante. Tanto che il canale di vendita delle auto aziendali è tornato sui livelli pre-crisi. Oltre a rilanciare i veicoli commerciali, la cui clientela è sostanzialmente composta da aziende e titolari di partita Iva.

Con la Legge di Bilancio 2017, il superammortamento al 140% è stato confermato, con l'aggiunta dell'iperammortamento per gli investimenti in digitalizzazione, incentivati al 250%, compresi anche i software collegati ai nuovi specifici beni.

Aniasa propone di ammettere a questo beneficio i veicoli a basse emissioni (ibridi, gpl, metano, elettriche e in car sharing) e le eventuali infrastrutture di ricarica per renderne premiale l'utilizzo rispetto ai veicoli tradizionali. L'obiettivo è premiare il comportamento virtuoso dei grandi acquirenti di veicoli, prospettando ricadute positive sulla collettività. Passata la prima finestra, è verosimile che l'associazione tornerà all'attacco in vista della prossima Legge di Bilancio. **(l.d.o.)**



Gli operatori del settore rivendicano la stabilizzazione delle misure di agevolazione fiscale per l'autonoleggio



Peso: 31%

Tecnologie avanzate e motori green l'offerta segue i gusti dei millennials

LA COMPONENTE DI GIOVANI DELLA CLIENTELA SI RAFFORZA PROGRESSIVAMENTE E QUESTO IMPONE AI GESTORI DELLE FLOTTE AZIENDALI DI EVOLVERE LE PROPOSTE PER MANTENERSI COMPETITIVI. CARRELLATA SULLE SOLUZIONI INNOVATIVE DELLE PRINCIPALI COMPAGNIE

Luigi dell'Olio

Milano

Adozione di massa delle tecnologie, ma anche la capacità di assecondare i nuovi stili di consumo all'insegna dell'ecologia e della condivisione. Man mano che la componente millennials della clientela si rafforza, i gestori delle flotte aziendali sono chiamati a far evolvere la propria offerta per mantenere competitiva l'offerta. Nella consapevolezza che non sarà facile mantenere il ritmo del 2016, anno che si è chiuso con un balzo del fatturato nell'ordine di mezzo miliardo di euro, più del progresso messo a segno nel triennio precedente. Complessivamente, le società di noleggio a lungo termine hanno sviluppato infatti un giro d'affari di 4,8 miliardi di euro, con un progresso nell'ordine del 12%, ma se si considera anche la rivendita dei veicoli usati (un by-product che pone i noleggiatori come importanti operatori del mercato dell'usato), l'associazione di settore Aniasa segnala un fatturato a quota 6 miliardi e mezzo di euro, con oltre 600 milioni di crescita sul 2015.

«Nel mercato si sta producendo un'importante evoluzione dell'offerta — sottolinea Andrea Badolati, amministratore delegato di Ald Automotive Italia — Per quanto ci riguarda, ad esempio, ci proponiamo come operatori della mobilità avanzata, in grado di rispondere alle esigenze della clientela che presentano mille sfaccettature». In particolare, il focus è sul segmento dei millennials, destinato a diventare sempre più numeroso e caratterizzato da gusti e abitudini di consumo molto diverse dalla ge-

nerazione precedente. «La sfida non è solo ideare soluzioni sempre nuove sul fronte della telematica, ma anche puntare su alimentazioni green e su un'offerta legata al consumo. Da queste considerazioni nasce il recente accordo con Enel, che abbina la mobilità elettrica a Ricaricar, soluzione che consente di pagare solo per i chilometri effettivamente fatti». In sostanza, il cliente sceglie il veicolo elettrico e i chilometri, ricaricando ogni volta che vuole quelli necessari grazie all'app e al sito dedicato.

Anche secondo Paolo Manfredi, direttore marketing e business development di Leasys SpA, la domanda va nella direzione di una crescente richiesta di flessibilità, con la possibilità di variare soluzione di mobilità al mutare delle esigenze individuali. «È una tendenza che riscontriamo soprattutto nei clienti che da poco si sono avvicinati al noleggio, come i professionisti e i privati. Un altro trend emergente è la richiesta di ottimizzare le flotte, in particolar modo le auto cosiddette in pool, non assegnate nominalmente ai dipendenti». Quanto alla tecnologia, l'esperto sottolinea che è stato raggiunto ormai un livello di maturità, anche se vi sono ulteriori spazi di crescita sul fronte della connettività.

Marco Girelli, sales & marketing director di Alphabet in Italia, conferma: «Stiamo facendo un nuovo passo avanti sul fronte digitale con l'introduzione dei tablet nei centri di assistenza preferenziali Alphabet Point, con l'obiettivo di creare un contatto diretto e immediato fra il conducente, il centro e il noleggiatore, in modo che tutti siano allineati e pronti nel gestire tempestivamente l'assistenza necessaria». Scelte necessarie per differenziarsi in un mercato sempre più competitivo: «Il prodotto noleggio lungo termine, nella sua configurazione più classica, è ormai a forte rischio di commoditizzazione. Il low-cost non è una strategia sostenibile nel lungo periodo».

Amilcare Rotondi, commercial &

marketing director di LeasePlan Italia, segnala tra le novità aziendali FlexiPlan, soluzione pensata per semplificare la vita quotidiana della piccola impresa, attraverso un piano di noleggio mensile: ogni aspetto del contratto di noleggio può essere personalizzato sulla base delle esigenze del momento. Alla scadenza del contratto di noleggio si può decidere di sostituire il veicolo con un nuovo mezzo oppure prolungare il contratto.

Per Grégoire Chové, direttore generale di Arval Service Lease Italia, la principale evoluzione di mercato è nel passaggio del fleet manager verso un ruolo più da mobility manager: «Questo significa diventare gestori di viaggi e mobilità, esperti di logistica e di dati». Tra le sfide vi è un rafforzamento dei sistemi di trasporto sostenibile, considerato che fin qui l'alimentazione elettrica ha avuto nel nostro Paese una crescita contenuta. «Vi sono diverse ragioni, a cominciare da un costo dei veicoli mediamente più elevato rispetto a quelli tradizionali, oltre alla durata limitata delle batterie. Le società di noleggio possono svolgere un ruolo fondamentale perché, grazie alla profonda conoscenza del mercato, possono consigliare il veicolo adatto alle specifiche esigenze, consentendo così una sempre maggiore diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa, puntando soprattutto sui veicoli ibridi e ibridi plug-in».





1



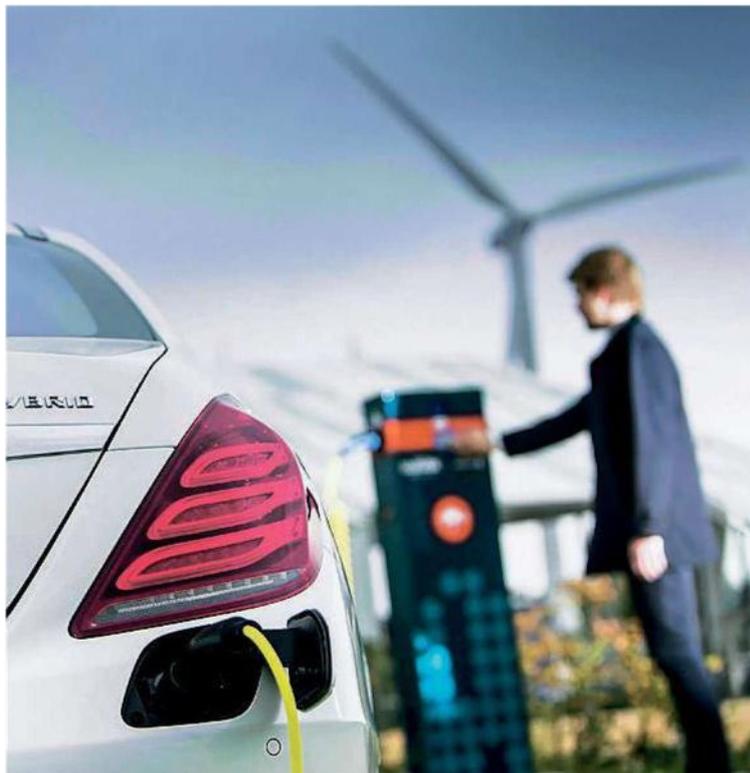
2



3



4



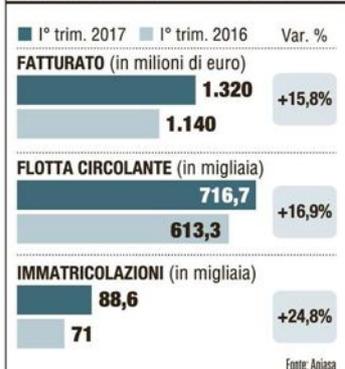
Qui a destra **Andrea Badolati** (1) ad Ald Automotive Italia; **Paolo Manfredi** (2) direttore marketing Leasys SpA; **Marco Girelli** (3), sales & marketing director di Alphabet Italia; **Grégoire Chové** (4) direttore generale di Arval Service Lease Italia

LA CRESCITA DEL LUNGO TERMINE

Variazioni % 2016 su 2015



2017, UN TRIMESTRE D'ORO



Peso: 51%

Incognita sul mercato in salute si riduce la durata del noleggio

TRA GENNAIO E MARZO I GIORNI DI CONTRATTO SONO CALATI DA 6,2 A 5,9 (-5%). E I COSTI SALGONO. NEGATIVA ANCHE LA DIMINUIZIONE DI VISITATORI DA OLTRE OCEANO MA IL SETTORE FA PROGRESSI

Stefania Aoi

Milano

Il 2016 è stato un buon anno per il rent-a-car ma poteva andare meglio. Il fatturato del settore è cresciuto e ha addirittura superato l'annata record del 2015 sfiorando l'1,2 miliardi di euro e segnando quasi un +5 per cento. Ma se i noleggi sono stati più numerosi (quasi 5 milioni in aumento di circa un 8 per cento), per via del calo dei turisti asiatici e americani spaventati dagli attentati terroristici che hanno colpito l'Europa, la loro durata è stata inferiore. E questo, di per sé, non è stato un fatto positivo.

Una riduzione del periodo di noleggio comporta più costi per le compagnie. Per esempio, un aumento delle spese di lavaggio del veicolo. «Più questo viene utilizzato per un noleggio di lunga durata, minori saranno invece i costi che l'azienda dovrà sostenere», spiega Massimiliano Archiapatti, vicepresidente dell'associazione di categoria Aniasa e amministratore delegato del gruppo Hertz

legato del gruppo Hertz.

Gli stranieri in arrivo da Oltreoceano spendono poi molto di più dei clienti europei. E il guaio è che per il momento non sembrano intenzionati a ritornare. Nei primi tre mesi del 2017 le durate medie dei contratti si sono addirittura ridotte ulteriormente. Tra gennaio e marzo, un turismo sempre più mordi e fuggi, ha portato i giorni di noleggio dai 6,2 in media ai 5,9, in diminuzione del 5 per cento. Il vero banco di prova sarà comunque l'estate, momento in cui si lavora di più e che da solo vale gran parte dei ricavi annuali del rent-a-car.

Il comparto in ogni caso sembra godere di buona salute. Gli operatori hanno investito in nuovi veicoli. Tanto che sono cresciute le immatricolazioni (+13,3 per cento), che già erano aumentate sia nel primo trimestre del 2016 (+17,1) sia in quello 2015 (+25). Stabile invece il prezzo dell'auto a noleggio. Circa 36 euro al giorno. Questo per via della grande frammentazione del mercato del noleggio a breve termine. «Accanto alle grandi compagnie ci sono molti piccoli noleggiatori che entrano nel business puntando su prezzi molto competitivi», spiega Archiapatti — che a volte possono risultare poco trasparenti». Proprio

per questo Aniasa sta lavorando con l'Unc (Unione Nazionale Consumatori) per generare 'Le buone regole dell'autonoleggio', linee guida uniche che possano garantire maggiore chiarezza nei confronti del cliente.

Regole utili ancor di più in un'epoca in cui buona parte dei noleggi vengono acquistati online. Gli intermediari (broker, tour operator e on-line travel agency), sono passati a valere nel 2016 il 38 per cento del giro d'affari del rent-a-car. Nel 2012 valevano il 31 per cento. Questo canale non a caso ha registrato la crescita più alta fra tutti (+14,3 per cento) e si sta consolidando come anello di distribuzione strategico per lo sviluppo della componente turistica del noleggio, in quanto ha il vantaggio specifico di raggiungere milioni di potenziali clienti, che altrimenti non sarebbero intercettabili dal singolo operatore con le proprie risorse.

In calo invece i clienti che noleggiavano direttamente l'auto allo sportello di una compagnia del noleggio a breve termine. Nel 2016, questo canale ha pesato per un terzo sul giro d'affari complessivo ma perdendo il 3,8 per cento rispetto all'anno precedente. «È cresciuta del 3,5 per cento, invece, —

aggiunge il vicepresidente Aniasa — la quota di ricavi dalle convenzioni con le aziende clienti, mentre del 4,6 per cento la quota del comparto replacement, ovvero i clienti che utilizzano il noleggio in attesa dell'arrivo della propria auto aziendale oppure che sono in attesa della riparazione». A dare soddisfazione al comparto del noleggio a breve termine sono stati anche i veicoli a uso commerciale. «Questi mezzi sono sempre più richiesti», — conclude Archiapatti — tanto che il giro d'affari di questo segmento registra un +13,5 per cento».

Tutto merito del potenziamento dell'attività di noleggio di furgoni da parte di alcuni player maggiori che nel 2016 hanno creduto in questo business, investendo nell'acquisizione di mezzi. Tanto che la flotta media è cresciuta del 17 per cento. «Un ruolo fondamentale in tutto ciò — conclude da Aniasa — l'hanno avuto note piattaforme di e-commerce, che hanno richiesto l'incremento di flotte di furgoni a noleggio».



Qui a sinistra **Massimiliano Archiapatti** vicepresidente dell'associazione di categoria Aniasa e amministratore delegato del gruppo Hertz

IL MERCATO DEL LUNGO TERMINE

Variazioni % I° trimestre 2017 su stesso 2016



Peso: 44%



Peso: 44%

[RENT-A-CAR]

Le Fiat 500 e la Panda sono le utilitarie preferite

Milano

La classifica dei veicoli più noleggiati dagli operatori di rent-a-car ai quasi 5 milioni di clienti che nel 2016 si sono rivolti ai loro desk presso gli aeroporti e nei centri delle città per soddisfare le proprie esigenze di mobilità ha confermato la predominanza del gruppo Fca con i primi sei modelli tutti riconducibili all'ex costruttore nazionale.

A rivelarlo è l'ultima elaborazione Aniasa su dati Unrae che sottolineano come lo scorso anno l'incremento del numero di veicoli immatricolati del 4,9% rispetto al 2015 si sia accompagnato per le società di noleggio a breve termine a una

spesa media di 15.553 euro per veicolo, per un ammontare complessivo di quasi 1,6 miliardi di euro per le vetture immatricolate. Non sono sostanzialmente variate le posizioni in classifica delle "auto più noleggiate", ma sono emerse tendenze interessanti.

Se, da una parte, i tre modelli sul podio hanno evidenziato un calo più o meno lieve (Fiat 500L: -15%, Fiat Panda: -2%, Fiat 500: -1%), le vetture che le han-

no seguite in classifica hanno mostrato un trend in deciso aumento, con la Lancia Ypsilon che ha visto crescere le vendite del 20%, la Fiat 500X e la Alfa Romeo Giulietta addirittura in aumento, rispettivamente, del 25% e del 27%.

Si sono confermate vetture di forte interesse per le esigenze di renting a breve termine la Renault Clio (7° posto con 3.185 unità vendute), la Ford Focus (9° posto con 2.691 auto) e la Peugeot 308 (10° posto con 2.387 vetture, in calo del 9% rispetto al 2015).

Poi, ha fatto il suo ingresso nella top ten la Fiat Tipo, appena lanciata sul mercato, che ha mostrato di saper intercettare al meglio la domanda

del rent-a-car, sempre più trainata dal segmento turistico che ha chiesto vetture confortevoli per trasportare passeggeri e bagagli, e delle attività di replacement a supporto dell'offerta di noleggio a lungo termine che lo scorso anno hanno mostrato indici in crescita (+44,6%). **(v.d.c.)**

A MARCHIO FCA LE PRIME SEI AUTO PIÙ GETTONATE NELLA TOP TEN LANCIA YPSILON, GIULIETTA, CLIO, FOCUS, PEUGEOT 308 E LA NUOVA ENTRATA TIPO IN TOTALE I NOLEGGI SONO SALITI A CINQUE MILIONI



Nella foto qui sopra **Sergio Marchionne** ceo del gruppo Fca



Peso: 15%

Gli operatori in guerra con il Fisco

“Ci penalizza rispetto agli stranieri”

IL BERSAGLIO È LA PROROGA DELLA DETRAIBILITÀ DELL'IVA LIMITATA AL 40%: “FRANCESI E TEDESCHI GODONO DEL 100%. QUESTA MISURA GRAVA SULLA NOSTRA COMPETITIVITÀ”

Vito de Ceglia

Milano

Quando si parla di fiscalità, per il mondo del noleggio iniziano i dolori. Soprattutto se si ripercorre la cronistoria delle promesse politiche fatte in questi anni all'industria di settore, e mai mantenute. O peggio ancora se si analizza l'evidente disequilibrio della tassazione applicata in Italia sulle auto aziendali rispetto agli altri Paesi Ue. Tassazione che penalizza le aziende di ogni settore rispetto alla concorrenza straniera.

Come se non bastasse. l'ultima beffa per gli operatori italiani del noleggio è arrivata a dicembre quando il Consiglio europeo ha concesso al governo di prorogare fino al 2020 il regime di detraibi-

lità dell'Iva limitata al 40%. Di proroga in proroga questo limite è in vigore dal 2007, mentre — sempre di proroga in proroga — l'indetraibilità totale era stata permessa dall'Ue dal 1979 al 2001. Non solo: i limiti di deducibilità dei costi sono fermi dal 1997.

Ma quello che più sorprende, secondo Aniasa, sono le motivazioni che hanno portato alla proroga. In sostanza, la decisione è

stata presa “per contrastare l'evasione dell'Iva e per semplificare la relativa procedura di imposizione”. Il suo impatto viene considerato “potenzialmente positivo per le imprese e le amministrazioni in quanto riduce in maniera significativa l'onere amministrativo”. La soluzione è ritenuta dall'Italia “una misura adeguata ed è comparabile ad altre deroghe precedentemente o attualmente in vigore”.

Aniasa, invece, sottolinea proprio il ruolo rilevante dell'auto aziendale come promotore sia di correttezza fiscale che di contrasto all'evasione. In particola-

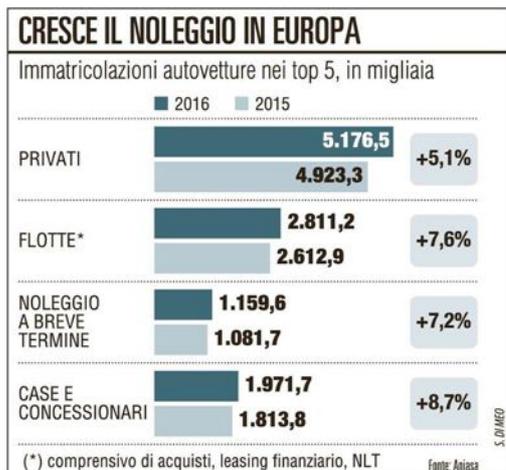
re, con il noleggio veicoli, ogni fase operativa sotto il profilo amministrativo e contabile è strettamente e necessariamente congiunta ad ogni adempimento stabilito dalla normativa tributaria. “Questa ennesima proroga all'italiana — osserva Aniasa — graverà sulla competitività delle aziende nazionali chiamate a concorrere con competitor tedeschi e francesi che possono contare su una detraibilità al 100%”.

Il grave disallineamento, con la conseguente situazione di minor competitività delle aziende nazionali, rispetto alle concorrenti europee su un asset così rilevante come la mobilità aziendale, appare ancora più evidente se si raffronta la tassazione su un veicolo medio in Italia e negli altri Paesi (con un prezzo al pubblico di 30.000 euro). Il divario fiscale, accentuato dalla minor deducibilità dei costi, incide in maniera sensibile in termini di immatricolazioni sul mercato dell'auto aziendale che in Italia continua a “valere” nel 2016, nonostante l'indubbio vantaggio del superammortamento (prorogato fino al 2017), il 36% contro circa il 50% medio degli altri principali Paesi Ue.

Nel nostro Paese, nonostante

gli svantaggi fiscali, le flotte a noleggio hanno registrato anche nel 2016 una forte crescita delle immatricolazioni: quasi 375 mila nuove targhe tra auto e veicoli commerciali. Il giro d'affari del settore ha superato la cifra record di 6 miliardi di euro, in espansione del 10% rispetto al 2015, con una flotta complessiva che ha sfiorato le 800.000 unità, pari a 100.000 veicoli in più sull'anno precedente.

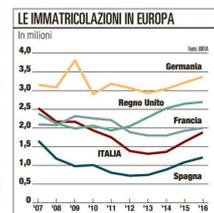
Tutto ciò ha portato il settore a incidere come mai prima d'ora sul mercato automotive: lo scorso anno, in Italia, più di un'auto su cinque è stata immatricolata ad uso noleggio. Il trend di crescita sta proseguendo nel 2017, con un incremento delle immatricolazioni nel 1° trimestre, che vede salire al 24,5% la quota noleggio sul totale delle auto immatricolate, un aumento del 15,6% del giro d'affari complessivo delle attività di noleggio a lungo e breve termine e una flotta prossima a superare gli 800.000 veicoli.



Il noleggio cresce in tutta Europa con un contributo all'aumento delle immatricolazioni che arriva da flotte e noleggio a breve, da privati e concessionari



Nel Vecchio Continente la graduatoria delle immatricolazioni è guidata dalla Germania seguita dal Regno Unito. Nella foto a fianco un momento dell'assemblea Aniasa a Milano



[LA LEGGE]

“Condivisione” senza regole è un ostacolo allo sviluppo

Milano
Nel Codice della strada manca qualsiasi riferimento al fenomeno del car sharing e le cose non potrebbero essere altrimenti visto che la normativa risale al 1992. Questo rappresenta però un grosso ostacolo per lo sviluppo di questo settore perché le leggi che ne regolano l'attività sono lacunose e disomogenee su tutto il territorio nazionale. Alcuni Comuni hanno per esempio stabilito delle regole in materia di parcheggi ma ognuno ha fatto per conto proprio.

“Manca innanzitutto una definizione di vehicle sharing che debba necessariamente ricomprendere, sotto il profilo normativo, una categoria più ampia e diversificata, non limitandosi alla sola auto-

vettura — si legge nel Rapporto 2016 di Aniasa che ha messo la regolamentazione del car sharing in cima alle sue priorità — Nonostante il servizio sia ormai consolidato da tempo nelle nostre città, altri temi da affrontare riguardano il variegato panorama contrattuale e normativo che presenta scenari differenti, a seconda delle città in cui opera”.

Il primo passo richiesto dall'associazione degli autonoleggi è dunque quello di riconoscere questa tipologia di veicoli all'interno del Codice della strada, soprattutto per la semplificazione delle procedure riguardanti l'accertamento della titolarità alla guida e le modalità di eventuale rivalsa tra il conducente e l'azienda che eroga il servizio di sharing

nei casi di sanzioni amministrative (multe, rimozioni forzate).

Aniasa chiede di inserire il vehicle sharing tra i servizi di pubblica utilità, con accesso a un regime fiscale agevolato al 10%. I Comuni infine dovrebbero occuparsi del potenziamento delle infrastrutture e in particolar modo a parcheggi dedicati e di interscambio modale. **(m.fr.)**

NEL CODICE DELLA STRADA MANCA QUALSIASI RIFERIMENTO AL CAR SHARING. I TESTI CHE NE REGOLANO L'ATTIVITÀ SONO LACUNOSI E DISOMOGENEI LUNGO LO STIVALE: UN ESEMPIO È CHE I COMUNI HANNO NORME DIVERSE SUI PARCHEGGI

L'UTENTE CAR SHARING

Per professione, in %



È quello degli **impiegati** il lavoro svolto da più di un utente su tre (il 36%) del car sharing. Ma molti sono anche i liberi professionisti, i quadri aziendali, i dirigenti e gli studenti universitari



Peso: 18%

[LA CATEGORIA]

Tra le imprese il 96% aderisce ad Aniasa

Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, aderisce a Confindustria e rappresenta oltre il 96% dei servizi di noleggio veicoli a lungo e a breve termine, di fleet management e del car sharing. In ambito Ue Aniasa aderisce a

Leaseurope, che raggruppa le analoghe strutture associative di categoria. Ad oggi le imprese associate sono 34, a cui si aggiunge 1 adesione tecnica e 13 soci aggregati. Dal 1 gennaio di quest'anno (e fino al 2020) Aniasa è presieduta da Andrea Cardinali, che è succeduto a Fabrizio Ruggiero.



Peso: 4%

[I NUMERI]

Nel servizio di lungo termine un veicolo ogni quattro è Fiat

Milano
La Fiat continua a essere il marchio più diffuso nel noleggio a lungo termine, anche se la sua quota di mercato è inferiore a quella fatta registrare su tutto il mercato nazionale. Nel 2016 gli specialisti del lungo termine hanno immatricolato 50.120 vetture della casa torinese (+18% rispetto al 2015), un numero che corrisponde al 22% del totale.

A livello di mercato nazionale la casa guidata da Sergio Marchionne può invece vantare il 28,94%. Seguono la Volkswagen e la Ford entrambe con una quota del 7,4%, con la differenza che il produttore tedesco è in discesa (era all'8,4% nel 2015), mentre quello statunitense è in crescita (era al 6,4% nel 2015). In quarta

e quinta posizione si trovano Audi (6,8%) e Bmw (6,4%), che risultano essere sostanzialmente in linea con quanto fatto registrare nel 2015. Fra i singoli modelli continua a svettare la Panda, di cui i noleggiatori a lungo termine ne hanno immatricolate 17.872 unità, con un balzo del 25% rispetto al 2015.

L'utilitaria di casa Fiat sarebbe però scalzata dal primo posto se tutte le varianti della 500 fossero conteggiate come un unico modello: sono state infatti immatricolate 9.876 500L (-2%), 7.946 500 (+42%) e 6.897 500X (+91%). La prima delle auto straniere è la Peugeot 308 che è salita a 6.392 unità (+1%).

Fra le restanti auto spicca il progresso della Fiesta (+76% a 5.640 unità) e il crollo

della Giulietta (-34% a 3.020). In termini di incidenza sul totale delle immatricolazioni la Panda è salita al 7,84% dal 7,35% del 2015. La 500L è invece scesa dal 5,20% al 4,33%. Il progresso più deciso è stato messo a segno dalla 500 e dalla 500X, passate rispettivamente dal 2,88% al 3,49% e dall'1,86% al 3,03%. La Peugeot 308, infine, è scesa dal 3,27% a 2,81%. **(m.fr.)**

NEL 2016 LE SOCIETÀ HANNO IMMATRICOLATO 50.120 VETTURE DELLA CASA TORINESE (+18% RISPETTO AL 2015), UN NUMERO CHE CORRISPONDE AL 22% DEL TOTALE SEGUONO LA VOLKSWAGEN E LA FORD ENTRAMBE CON IL 7,4% A TESTA

La Fiat 500
(foto accanto) sarebbe in realtà la più utilizzata dai servizi di noleggio a lungo termine se si considerasse la somma di tutti i modelli. Dopo Fiat Volkswagen e Ford



Peso: 16%