

Il bilancio

Auto a noleggio, agli italiani piace di più “Ma serve equità su Iva e tassazione”

MARCO FROJO

Secondo Aniasa è stato “un anno a due facce”, ma comunque con una serie di buoni dati. L'associazione di categoria chiede però che si intervenga su alcuni fronti, così da equiparare il trattamento a livello Ue

Il 2022 si avvia alla conclusione e per il settore dell'autonoleggio è già possibile fare un primo bilancio che, secondo Alberto Viano, presidente dell'associazione di categoria Aniasa, «è a due facce». «Da molti mesi ormai stiamo assistendo a una crescita della domanda robusta ma tutto il noleggio, anche se con modalità differenti tra breve e lungo termine, sta un po' soffrendo per la carenza di offerta di nuove vetture - dice il numero uno dell'associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità - Ciò detto, il 2022 è stato, per il lungo termine, un anno molto buono. Direi che ci stiamo affermando come formula preferita da un numero crescente di utilizzatori, in particolare in questa fase di transizione sulle alimentazioni».

La formula del noleggio a lungo termine, nata per le flotte aziendali, sta rapidamente prendendo piede anche fra i privati che, con questa soluzione, preferiscono non immobilizzare un importante capitale e avere una maggiore flessibilità nella gestione della vettura che utilizzano per gli spostamenti quotidiani. E questo vale soprattutto per chi sceglie vetture green, la cui obsolescenza tecnica è più rapida rispetto ai più rodati motori endotermici.

Nei primi dieci mesi di quest'anno il noleggio a lungo termine ha così fatto registrare una crescita delle immatricolazioni del 9,1% in un mercato che è calato del 13,5%. Oggi circa un'immatricolazione su quattro è del noleggio e il risultato sarebbe potuto

essere anche superiore se non ci fossero stati i colli di bottiglia nelle supply chain delle case automobilistiche che hanno rallentato le consegne. E proprio i veicoli già ordinati dai clienti e non ancora consegnati dai produttori daranno un'ulteriore spinta alla crescita del settore nel 2023, che si preannuncia in linea con quella dei dodici mesi che si stanno per chiudere.

In questa previsione Aniasa assegna una relativa importanza agli incentivi per l'acquisto delle auto green, che il governo Draghi ha di recente esteso anche ai veicoli aziendali. «Abbiamo chiesto e ottenuto l'estensione al noleggio degli incentivi esistenti, ma come associazione, in linea generale, siamo contrari a questa forma di sostegno - afferma il presidente di Aniasa - Siamo convinti che occorra investire sulle infrastrutture, non incentivare l'auto. Se si vuole l'auto elettrica, bisogna creare un ecosistema coerente con questo tipo di vetture e la stessa cosa vale per l'idrogeno. Invece, scon gli incentivi sull'auto non si ottiene il risultato sperato; peggio poi se questi incentivi si annunciano con largo anticipo, si mettono a disposizione in modo discrezionale penalizzando proprio il settore che più contribuisce alla transizione ecologica, che poi viene fatto rientrare con tempi e modi che hanno ulteriormente rallentato gli ordini. Adesso però è importante che non vengano cambiate le regole, c'è bisogno di stabilità». Per il nuovo governo Meloni, Aniasa ha invece già stilato le richieste che porterà al prossimo tavolo automotive. Quelle più

importanti sono tre, a partire dal superamento della deroga sulla detraibilità totale dell'Iva sull'auto aziendale: «Non è logico che le aziende italiane abbiano una tassazione così penalizzante rispetto a quelle d'oltralpe. Speravamo che il 40% fosse superabile già quest'anno, ma comprendiamo che adesso le priorità siano altre; nondimeno per Aniasa questo rimane un punto chiave», spiega Viano facendo riferimento alla deroga che l'Italia chiede a Bruxelles da ormai 15 anni, per non dover applicare la normativa europea che stabilisce la possibilità da parte delle imprese di detrarre completamente l'imposta sul valore aggiunto sugli acquisti e sui noleggi di auto aziendali.

Secondo Aniasa sarebbero da rivedere anche i criteri di deducibilità, ma «dal punto di vista fiscale, in questo momento, la priorità è l'Iva. E non ci vengono a dire che il 40% è corretto perché le auto aziendali sono usate in modo promiscuo. Con la telematica e l'informatica non sarebbe difficile determinare un'aliquota Iva più aderente alla realtà e al contesto europeo. Ciò, oltretutto, accelererebbe il ricambio del circolante grazie alle auto ex noleggio di ultima generazione, più sicure ed ecologiche, che dopo tre o quattro anni finiscono sul mercato dell'usato e poi in mano ai privati».



Peso: 85%

Viano invoca infine equità e uniformità sulla tasa automobilistica regionale, attualmente basata sulla residenza del locatario: «Non chiediamo correzioni che determinino un costo per il bilancio pubblico, vorremmo solo maggiore equità - conclude - E invece oggi il bollo presenta differenze da regione a regione, cosa che non ha nessun senso per un

bene come l'auto a noleggio, che circola su tutto il territorio nazionale e che spesso è guidata da utilizzatori residenti in zone diverse».

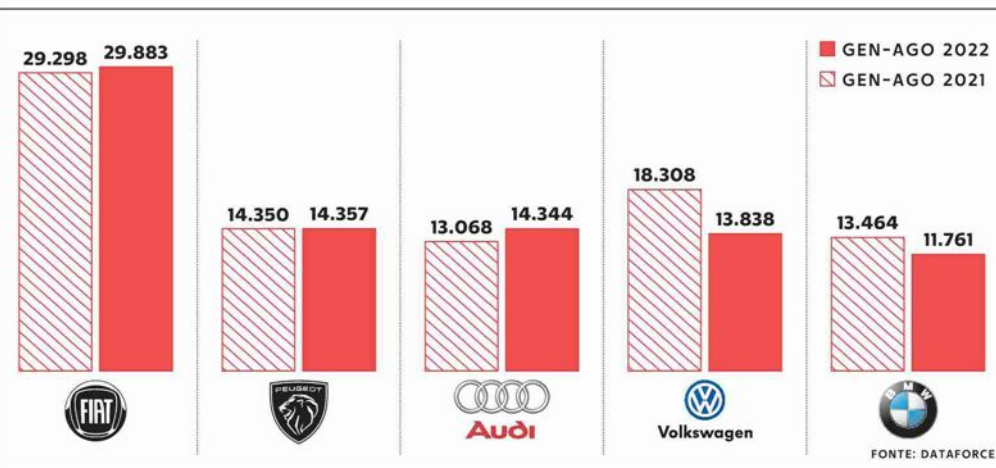
© RIPRODUZIONE RISERVATA



1

I numeri

L'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI DELLE AUTO ELETTRICHE



Alberto Viano
presidente
Associazione
Aniasa

1 L'auto a noleggio in Italia sta diventando la formula preferita da un numero crescente di utilizzatori



Peso: 85%

IL SERVIZIO

Car sharing, il corporate convince aziende e dipendenti

Per ora si tratta di una nicchia, ma destinata a crescere per la sua capacità di combinare sostenibilità ambientale e attenzione ai costi. Il corporate car sharing, che prevede l'utilizzo condiviso di veicoli da parte di più utenti nell'ambito di un'unica azienda, comincia a prendere piede anche in Italia. Secondo le rilevazioni di Aniasa, le immatricolazioni lo scorso anno sono state 4.132, di cui 3.904 autovetture e 228 veicoli commerciali, mentre lo spaccato per alimentazione vede quella termica in minoranza (39%) rispetto alle soluzioni ibride o elettriche (61%). La prevalenza di queste ultime si spiega, oltre che per la volontà delle aziende di mettere in atto politiche sostenibili, anche perché solitamente i veicoli operativi vengono utilizzati per missioni nel centro delle città, dove la circolazione per le vetture termiche è limitata.

Il corporate car sharing è un servizio offerto dalle imprese di locazione insieme ai veicoli noleggiati per uso promiscuo o in pool. A caratterizzarlo è il fatto che le auto non ven-

gono assegnate, bensì sono a disposizione di un numero elevato di dipendenti (potenzialmente di tutti) e possono essere parcheggiate sia in azienda, sia fuori. Lo strumento centrale del sistema - gestito da una società di noleggio, che in cambio ottiene il pagamento di una tariffa periodica - è una piattaforma informatica che gestisce le prenotazioni e il rilascio dei veicoli, con questi ultimi che dialogano con il sistema informatico attraverso i dispositivi telematici presenti al loro interno. Gli utenti aziendali dispongono di un'app per la prenotazione, l'apertura e il rilascio del veicolo. Soluzione, quest'ultima, che semplifica e favorisce l'utilizzo del servizio tra i dipendenti, con impatti evidenti in termini di efficienza e di risparmio economico per le imprese.

La crescita del corporate car sharing, spiega Gianluca Testa, managing director, Southern Europe, Uk and European Central Operations di Avis Budget Group, si inquadra nella tendenza sempre più diffusa ad adottare sistemi di mobilità condivisa, basati su modelli

pay-per-use. Un trend che, dunque, intercetta la domanda emergente nel mercato. «Nel 2023 la nostra offerta per la mobilità aziendale continuerà a concentrarsi sul miglioramento dell'esperienza di noleggio sia attraverso investimenti tecnologici per digitalizzare e semplificare il processo, sia con l'ampliamento della flotta di veicoli elettrici e delle relative infrastrutture», racconta. «Punteremo ad esempio sulle tecnologie di ricarica, che daranno accesso a opzioni di trasporto sempre più sostenibili, promuovendo un modello di guida eco-friendly».

Attualmente, conclude il manager, la società sta anche collaborando con le aziende clienti per aiutarle «a ridurre le loro emissioni di gas serra e raggiungere il loro obiettivo di compensazione delle emissioni di carbonio».

MILANO

Il sistema di mobilità condivisa è in forte espansione: l'auto è a disposizione delle esigenze di tutti
Il progetto di Avis



1



Gianluca Testa
managing
director Avis
Budget Group

1 Nel corporate sharing gli utenti aziendali usano un'app per la prenotazione



Peso:26%

La tendenza

Breve termine, non solo turismo

Un anno di ripresa nonostante alcuni dati in chiaroscuro
la domanda supera l'offerta e spinge in alto i prezzi

LUIGI DELL'OLIO

Un anno di ripresa, che attende conferme per consolidarsi. Si può sintetizzare così l'andamento del noleggio a breve termine. Gli ultimi dati ufficiali, relativi al consuntivo del primo semestre, segnalano che il fatturato si è attestato a 562,80 milioni di euro, un valore più che doppio rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ma soprattutto superiore del 10% rispetto al periodo gennaio-giugno del 2019, prima cioè che si scatenasse il Covid-19. Questo, tuttavia, a fronte di un calo dei giorni di noleggio nell'ordine del 7% rispetto a tre anni prima (totale nella prima di quest'anno 14,29 milioni) e soprattutto del numero degli stessi noleggi (-32% tra primo semestre del 2019 e lo stesso periodo di quest'anno, per arrivare a 1,64 milioni in totale).

Dati in chiaroscuro, dunque, anche se la situazione nella seconda parte dell'anno è andata migliorando. «Il 2022 è stato un anno di ripresa, dopo il primo biennio della pandemia, pur in un contesto economico e del mercato automotive molto difficile», analizza Giuseppe Benincasa, direttore generale Aniasa per il pezzo sul noleggio a breve termine. «Anche dopo l'estate, periodo dell'anno in cui il settore realizza gran parte del proprio giro d'affari, alcuni indicatori del comparto hanno continuato a dare segnali di ripresa, merito soprattutto di una domanda turistica che ha spinto in maniera davvero significativa su questo canale». Detto questo, non c'è tempo per festeggiare: «Le criticità sono og-

gi ancora legate alla crisi di prodotto, che continua a rallentare i flussi di immatricolazioni diretto verso il comparto. In un contesto globale in cui la produzione di nuove auto è rallentata dal chip shortage, e più in generale dalla carenza di alcune componenti, le case automobilistiche stanno preferendo orientare l'offerta verso i consumatori finali, riducendo il flusso di vetture tradizionalmente diretto verso il rent-a-car».

La pressione della domanda rispetto all'offerta spinge in alto i prezzi, esacerbando una tendenza dovuta al generale incremento delle materie prime e alla forte richiesta di autoveicoli ad alimentazione ibrida, che sono mediamente più costosi rispetto a diesel e benzina. Anche se il picco dell'emergenza sembra alle spalle. A ottobre le immatricolazioni destinate al breve termine hanno fatto un balzo in avanti rispetto a dodici mesi prima (più 155,6%, a quota 2.991), ma se si guarda al totale dei primi dieci mesi del 2022, il confronto annuo resta negativo nell'ordine del 19,6%. A differenza del noleggio a lungo termine, che invece cresce del 9,1%. «In assenza di nuovo prodotto, nell'anno che sta per concludersi sono stati costretti a tenere il veicolo nel proprio parco oltre gli abituali otto-nove mesi di vita e le società di noleggio stanno studiando possibili alternative, rivolgendosi anche in modo più costante ai mercati dell'Oriente, in particolare cinese, indiano e coreano», aggiunge Benincasa.

«Il 2022 ha riportato il settore vicino al pre-pandemia, nonostante il perdurare della carenza di microchip e materie prime, che impattano sulla disponibilità di prodotto», racconta Massimiliano Archiapatti, ad e dg di Hertz Italia. «Abbiamo af-

frontato la situazione puntando sulla flessibilità e su investimenti continui per adeguare il business alle nuove necessità sia in termini di servizio e di personale, che di flotta. Nonostante la scarsa disponibilità di prodotto da parte della maggior parte dei brand automobilistici, siamo riusciti a mantenere un adeguato ricambio della flotta».

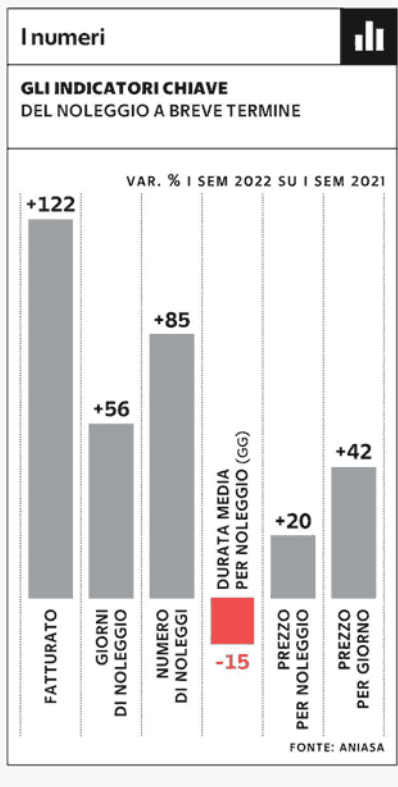
Pur con la ripresa dei viaggi da e per l'estero, il business presso le location aeroportuali non è ancora tornato ai livelli pre-Covid, ricorda ancora Archiapatti. «Molti viaggiatori continuano a preferire il treno rispetto all'aereo». In vista del nuovo anno, il manager vede spazi di ulteriore crescita nell'elettrico, con l'azienda impegnata a rafforzare la flotta green.

Raffaella Tavazza, ceo di Locauto Group, conferma l'andamento positivo dell'anno che sta per concludersi, complice il buon andamento del turismo estivo «con una domanda sostenuta sia tra gli italiani, sia tra gli stranieri, in particolare provenienti da Nord America ed Europa» e la ripresa del comparto business. Quanto al nuovo anno, avverte, le incognite sono relative all'offerta di veicoli da parte delle case produttrici e alle conseguenti tensioni sui prezzi medi di noleggio. «Due sfide che affronteremo puntando sulla qualità del servizio e su azioni mirate per premiare i clienti ricorrenti», conclude.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 55%



1 La ripresa del breve termine si è consolidata anche dopo il periodo turistico più intenso



1



Peso: 55%

Lo scenario

Addio crisi, il lungo termine torna a crescere

La crisi dei semiconduttori che sta continuando a rallentare la consegna delle nuove vetture; l'appello e la comodità di un canone fisso che include anche le spese di gestione; la possibilità di avvicinarsi alle alimentazioni alternative e in particolare a modelli totalmente elettrici. Sono alcuni dei fattori trainanti per il noleggio a lungo termine che si appresta a concludere il 2022 con un bilancio in positivo. «Il settore è finalmente tornato a crescere, dopo un biennio complesso segnato dagli effetti della pandemia», osserva Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'auto-noleggio e servizi automobilistici).

Non a caso, nel periodo gennaio-ottobre i dati dell'associazione vedono le immatricolazioni del comparto in crescita del 9,1% rispetto ai primi dieci mesi del 2021, a quota 242.528 vetture. «Secondo le nostre stime, a fine anno la flotta circolante dovrebbe inoltre superare quota un milione di unità, mentre le immatricolazioni dovrebbero raggiungere le 346 mila vetture», osserva Teofilatto che tra i fattori a favore cita il buon andamento del segmento dei privati, che si mostrano sempre

più interessati alle formule di noleggio a lungo termine, e l'avanzata delle alimentazioni alternative. Ad attrarre la clientela, spiega Teofilatto, «è infatti la possibilità di accedere a vetture elettriche e ibride con costi più abbordabili, circoscrivibili a un canone fisso mensile, rispetto all'acquisto». «Contribuisce in positivo», prosegue, «anche la spinta data dagli incentivi che attualmente prevedono un bonus dimezzato al 50% per il settore e che chiediamo al governo di innalzare al 100%, accelerando così la transizione ecologica nel mercato delle auto».

Le prospettive lasciano ben sperare anche per il 2023, considerato che «negli ultimi due mesi dell'anno ci attendiamo un aumento degli ordinativi da parte di aziende e privati del 25/30% rispetto allo stesso periodo del 2021, con un forte interesse per i modelli ibridi ed elettrici». A evidenziare il buon andamento del settore sono anche gli operatori. «Come Arval chiuderemo l'anno con una flotta in crescita rispetto al 2021», sottolinea Dario Casiraghi, direttore generale del gruppo in Italia. «Questo grazie al supporto fornito alle aziende nel trovare soluzioni alternative in grado di garantire la loro mobilità e alla crescita del noleggio ai privati, su cui abbiamo investito per ampliare il nostro ven-

taglio di prodotti arrivando a proporre noleggi da uno a 60 mesi, per soddisfare ogni esigenza». Per il prossimo anno, prosegue Casiraghi, «l'obiettivo è offrire una customer experience sempre più semplice ed efficace e costruire nuovi prodotti da abbinare al noleggio a lungo termine per ampliare le soluzioni di mobilità disponibili».

Laura Martini, marketing & business development director di Leasys, sottolinea che, nonostante il periodo di forte incertezza, il 2022 è stato per il gruppo un anno positivo. «Flessibilità, accessibilità e attenzione all'ambiente sono i punti fermi su cui abbiamo basato la nostra offerta e il rinnovo dei nostri prodotti best seller Be Free, soluzione che consente di restituire l'auto dopo un anno senza penali, e Leasys Miles, prima formula Nit pay-per-use», osserva. Quanto al 2023, aggiunge Martini, «ci vedrà protagonisti grazie alla prossima fusione con Free2Move Lease, frutto dell'accordo siglato da Crédit Agricole Consumer Finance e Stellantis». Operazione con la quale, conclude, «miriamo a sviluppare ulteriormente il nostro posizionamento internazionale, con un target di un milione di veicoli da qui al 2026 e l'obiettivo di conquistare il primato europeo della mobilità».

SIBILLA DI PALMA

Il ritardo nella consegna delle nuove vetture, la comodità di un canone fisso e le alimentazioni alternative fanno decollare il comparto. Ora serve una spinta in più.

L'opinione

A fine anno la flotta circolante dovrebbe superare quota un milione di unità e le immatricolazioni raggiungere le 346 mila.

PIETRO TEOFILATTO
DIRETTORE AREA FISCO DI ANIASA



Peso:40%

Il settore

Gli incentivi funzionano elettriche e ibride corrono

Gli incentivi spingono gli ordini di auto elettriche e ibride nel settore del noleggio. Ordini che registrano un'impennata del trenta per cento nelle ultime settimane rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In parallelo, continua a crescere l'interesse dei privati verso il noleggio a lungo termine di queste vetture. Lo rileva l'analisi realizzata da Aniasa, che fornisce uno spaccato dei nuovi scenari del mercato automotive sempre più proiettata verso l'uso rispetto a quello della proprietà.

I dati di Aniasa confermano, infatti, il deciso aumento del numero di privati che scelgono forme di mobilità pay-per-use rinunciando all'acquisto della vettura: nei primi dieci mesi di quest'anno sono arrivati a quota 170.000 (suddivisi tra 95.000 muniti unicamente di codice fiscale e 75.000 dotati anche di partita Iva).

Un trend in continua ascesa anche nel nostro Paese, che oggi può registrare un'ulteriore spinta grazie alla scelta del governo di concedere eco-incentivi, seppur limitati al cinquanta per cento, anche per il noleggio di vetture elettrificate ed ibride. Da gennaio a ottobre queste motorizzazioni hanno costituito il trentacinque per cento delle alimentazioni scelte dal canale del noleggio.

Secondo Aniasa, a spingere gli italiani verso questa formula è oggi sicuramente la convenienza economica (quindici per cento di risparmio rispetto alla proprietà secondo diverse stime), oltre alla certezza del costo mensile che annulla i rischi di spese extra connesse al veicolo, al risparmio di tempo legato alla "burocrazia dell'auto" e alla vendita dell'usato (l'obsolescenza tecnica è oggi uno dei veri problemi della transizione).

Il fenomeno ha visto una crescita impetuosa negli ultimi anni: più 260% rispetto al 2020, quando erano 65.000 i contraenti privati che utilizzavano il noleggio ed il trend è destinato a proseguire nei prossimi mesi/anni.

«La penetrazione del noleggio a lungo termine presso i privati - osserva il presidente Aniasa, Alberto Viano - rappresenta uno dei mega trend della mobilità a livello internazionale, con il graduale passaggio dalla proprietà all'uso dell'auto. Oggi una spinta alla scelta di questa formula arriva anche dall'avvento dell'elettrico. Il noleggio consente di sposare questa alimentazione, venendo sollevati dalle incognite relative al passaggio tecnologico, alla manutenzione del veicolo e infine alla sua rivendita, attraverso un più sostenibile canone mensile che evita di investire ingenti somme (non a tutti accessibili) al momento

dell'acquisto».

«Il noleggio - aggiunge Alberto Viano - costituisce lo strumento più diretto ed economicamente sostenibile per la transizione ecologica del nostro parco circolante».

Per imprimere un'ulteriore accelerazione alla diffusione dell'auto elettrica, Aniasa chiede al governo di portare l'attuale misura degli incentivi dal cinquanta al cento per cento, riequilibrando la situazione rispetto alla proprietà e al leasing.

Nel complesso, i numeri di mercato dicono che i 170 mila contratti di noleggio con soggetti privati si aggiungono oggi alla restante parte della clientela ormai consolidata: 85.000 aziende, 2.900 Pubbliche amministrazioni e oltre 71 mila partite Iva (artigiani e professionisti).

L'apporto dei soggetti privati, con e senza partita Iva, raggiunge oggi il quindici per cento della complessiva flotta di 1,1 milioni di veicoli in noleggio a lungo termine che circolano sul territorio nazionale, mentre in termini di giro d'affari rappresenta una quota che si attesta a circa il venticinque per cento del totale.









© RIPRODUZIONE RISERVATA

VITO DE CEGLIA

Le agevolazioni spingono gli ordini. Una crescita a doppia cifra. Aumentano i privati che scelgono la formula pay-per-use
Ma il trend va sostenuto



Peso: 41%

I numeri 			
LA FLOTTA CIRCOLANTE DEI VEICOLI DIVISA PER ALIMENTAZIONE			
DATI AL 30 GIU 2022, IN UNITÀ, E VARIAZIONE % RISPETTO AL 2021			
BENZINA		145.176	+12,1%
DIESEL		692.086	-1,0%
GPL		21.523	+2,2%
METANO		19.014	-3,5%
IBRIDE ELETTRICHE (HEV)		145.071	+49,5%
IBRIDE ELETTRICHE PLUG-IN (PHEV+REX)		49.555	+20,3%
ELETTRICHE (BEV)		27.628	+13,7%
FONTE: ANIASA			



Peso: 41%