

Il colloquio / Massimiliano Archiapatti

“Senza sostegni sarà un altro anno orribile
il Recovery Plan aiuti la mobilità del futuro”

MARCO FROJO

La crisi minaccia anche
il 2021 secondo le
previsioni di Aniasa, che
chiede interventi decisivi
Intanto il Comune di
Roma ha azzerato il
canone, un primo passo

Il 2020 è stato un anno molto difficile per tutto il settore del noleggio, con numeri drammatici per il breve termine e il car sharing e dati un po' migliori per il lungo termine. Le note positive nei servizi per i parchi auto aziendali vengono dal giro d'affari, ma preoccupanti nubi arrivano dalle immatricolazioni che hanno mostrato un crollo del 25%. È questa l'analisi in pillole dei dodici mesi contrassegnati dall'emergenza Covid fatta da Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. «Le prospettive per 2021 sono molto incerte – spiega Archiapatti – Quelle per il breve termine sono legate all'andamento del turismo, quelle per il lungo termine alla ripresa economica. Su entrambi i fronti, ad oggi, non si registrano segnali incoraggianti».

I VALORI DEL MERCATO

Il dato più significativo del 2020 è quello relativo alle immatricolazioni: sono state ben 155mila in meno rispetto al 2019. Un numero che fa sentire tutto il peso dell'autonoleggio sull'intero settore automotive, visto che immatricula circa un quarto dei veicoli. Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla totale mancanza di turisti stranieri durante l'alta stagione e il sostegno arrivato da quelli italiani è stato incoraggiante ma non sufficiente a compensare le perdite. Il long term, forte della stabilità del suo business (i contratti con le aziende hanno una durata media triennale), non ha subito forti scossoni sul fronte dei ricavi ma ha registrato più proroghe dei contratti che sti-

pule di nuovi. Di qui il crollo delle immatricolazioni con i parchi auto che non sono stati rinnovati alla velocità degli anni passati.

«Anche per il noleggio a lungo termine le prospettive sono di un inevitabile rallentamento, stante le attuali condizioni di mercato». Per invertire il trend Archiapatti guarda al Recovery Plan, che annovera fra gli obiettivi quello di favorire l'economia green. «Il nostro parco macchine risponde ai più alti standard in materia di emissioni. Anche le nostre vetture diesel di ul-

tima generazione, che a torto sono considerate inquinanti, sono tutte Euro6». Per chiarire meglio, un contributo concreto che il settore potrebbe dare alla riduzione dell'inquinamento in Italia, dove il parco macchine è particolarmente vecchio (11 anni in media), sono ad esempio le 288mila auto usate vendute dalle società nel 2019, di cui ben 214mila diesel: «Se grazie ad eventuali incentivi fossero andate a sostituire le auto Euro0/1/2/3 (ante Euro4) che ancora circolano sulle strade del Belpaese si sarebbe ottenuta una riduzione delle emissioni di Pm10 nell'ordine di 220 tonnellate all'anno. Un abbattimento equivalente al blocco totale del traffico di tutta Roma per ben 268 giorni, cioè quasi nove mesi senza auto nella capitale».

Non è un caso che l'incentivazione dell'usato Euro6 sia una delle proposte che Aniasa ha portato sul tavolo del governo, per la precisione all'incontro presso la X Commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera tenuto a novembre. Le altre tre principali proposte riguardano la reintroduzione del cosiddetto superammortamento, la riduzione dell'aliquota

dell'Iva per i servizi connessi al turismo e l'adeguamento a livello comunitario della detraibilità dell'Iva e della deducibilità dei costi per le auto aziendali.

INTERVENTI NECESSARI

«Soprattutto all'interno del Recovery Plan, occorrono adeguati interventi per i comparti dell'automotive e del turismo, prevedendo per queste filiere lungimiranti misure di sostegno, come schemi di rinnovo delle flotte. Considerando la forte sollecitazione di misure di sostegno a livello Ue, occorre utilizzare ogni possibilità nell'ambito del Green Deal e del Recovery Fund in coordinamento con gli altri Paesi comunitari». Un passo passo verso una più ampia consapevolezza del ruolo strategico della mobilità condivisa è arrivato dal Comune di Roma, che ha deciso di azzerare il pagamento dei canoni (circa 1.200 euro l'anno) sostenuti dagli operatori del car sharing per ogni auto.

«Questo provvedimento rappresenta un esempio tangibile di efficace collaborazione tra enti locali ed operatori privati che auspichiamo possa presto essere replicato da altri Comuni in vista di una sempre maggiore affermazione della sharing mobility, che nel 2020 ha subi-



Peso: 83%

to nel nostro Paese un brusco stop (-60% rispetto al 2019) – conclude il presidente di Aniasa – Una decisione che dimostra una volta di più come il noleggio nelle sue diverse formule (breve termine, lungo termine e car sharing) sia la chiave di volta per una mobilità sicura, sostenibile e condivisa».

1 IL Comune di Roma ha azzerato il pagamento dei canoni e Aniasa spera che altri lo facciano

11

ANNI

In Italia il parco macchine è particolarmente vecchio (11 anni in media)

60

PER CENTO

La sharing mobility nel 2020 ha subito nel nostro Paese un brusco stop

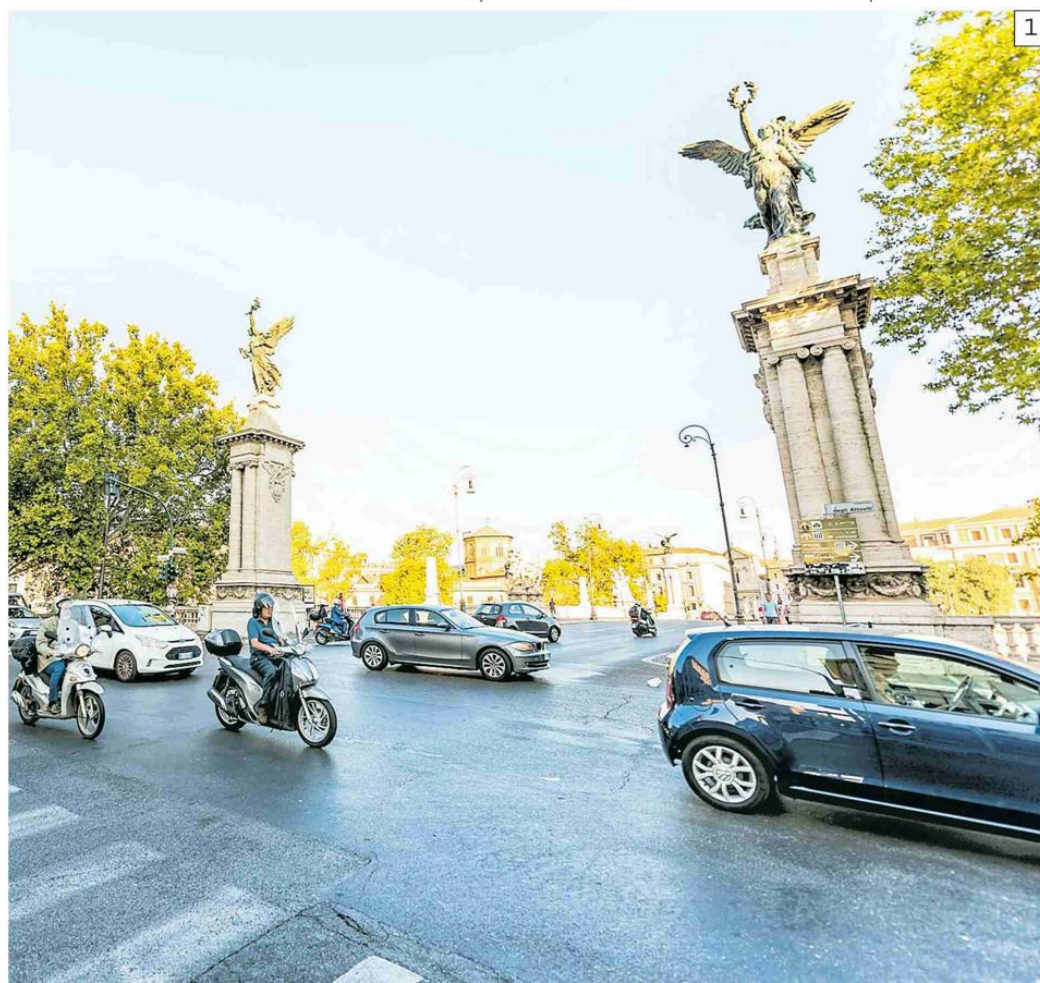
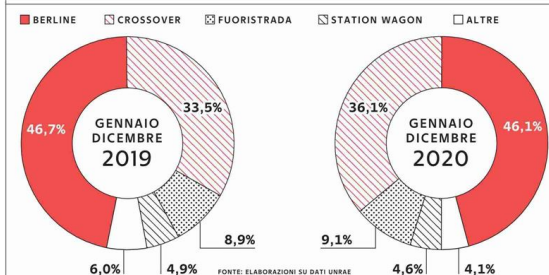
Il personaggio



Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità

I numeri

L'ANDAMENTO DELLE IMMATICOLAZIONI DI AUTO IN ITALIA PER TIPOLOGIA



KRISTINA BLOKHIN/ALAMY



Peso:83%

Le prospettive

Breve termine in sofferenza il digitale darà una spinta

SIBILLA DI PALMA

Il futuro non è roseo per il comparto a causa anche della crisi negli aeroporti
La strategia per resistere passa dalla flessibilità e da servizi innovativi

Servizi innovativi e flessibili, oltre che sempre più digitalizzati, così da ridurre il più possibile i contatti fisici. Sono alcune delle strade intraprese dagli operatori del noleggio a breve termine per reagire alla crisi degli ultimi mesi scatenata dalla pandemia di coronavirus.

I DATI DEL SETTORE

Secondo gli ultimi dati di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici), a dicembre il settore ha immatricolato 1.286 nuove vetture, con un calo del 71,5% rispetto allo stesso mese del 2019. Guardando invece al dato annuale, nel 2020 si sono fermate a 63.462, in calo del 54,3% rispetto al 2019. Il fatturato del settore nel terzo trimestre del 2020 si è invece attestato a 215,75 milioni di euro, in discesa del 54,7% rispetto allo stesso periodo del 2019. Dati che risentono soprattutto dello stallo del business presso gli aeroporti, dove i noleggi sono diminuiti del 68,3% proprio a causa della pandemia che ha bloccato gli spostamenti dei turisti. Mentre sono stati più contenuti, ma comunque in discesa quelli effettuati presso le agenzie downtown che hanno subito una diminuzione del 42,9%.

«La crisi degli ultimi mesi ha avuto due effetti – sottolinea Mario Tavazza, vice presidente Aniasa – Il primo è una riduzione della

flotta da parte degli operatori, il secondo è un forte calo dei prezzi del noleggio».

PROSSIMI MESI ANCORA IN SALITA

Guardando in prospettiva, secondo Tavazza le prospettive per i prossimi mesi «non sono ottimistiche. Il calo delle immatricolazioni dovrebbe infatti proseguire ancora, a causa del persistere della bassa domanda. Questo perché la situazione presso gli aeroporti non è attesa a grossi miglioramenti, considerato che il turismo dovrebbe restare fermo almeno fino alla prossima estate». E aggiunge: «Non aiuta neppure lo smart working, che porta a ridurre ulteriormente gli spostamenti».

L'esponente di Aniasa chiede un intervento del legislatore, «a cominciare dalla reintroduzione del superammortamento, che andrebbe esteso a tutti i veicoli». Quindi rivendica l'importanza del comparto nell'ambito della filiera turistica e pertanto chiede di applicare anche al noleggio veicoli a breve termine l'aliquota Iva agevolata al 10%. Per l'associazione sarebbe inoltre il momento di adeguare la detraibilità dell'Iva al resto dell'Ue. Considerando che, ad esempio, quest'ultima in Germania arriva al 100%, mentre in Italia la soglia si ferma al 40%.

LE STRATEGIE DEGLI OPERATORI

Nel frattempo gli operatori del settore si sono organizzati con strategie mirate per reagire ai cambiamenti di mercato indotti dal Covid

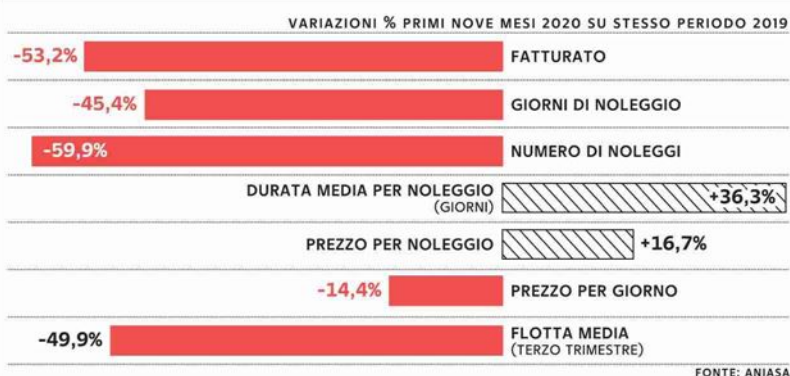
19. Tra queste, Locauto ha lanciato di recente lo Smart Check-in che permette di ridurre i tempi di attesa consentendo di recarsi direttamente in parcheggio per il ritiro dell'auto senza dover più passare dall'ufficio di noleggio. «Inoltre stiamo portando avanti una revisione dei processi operativi per sviluppare nuovi servizi, con un focus particolare sulla digitalizzazione» spiega Raffaella Tavazza, vice presidente del gruppo. Sulla stessa strada si sta muovendo Avis Budget group. «Stiamo potenziando la nostra offerta digitale per snellire ulteriormente l'esperienza di noleggio» sottolinea Gianluca Testa, managing director Southern Europe del gruppo. Rientra in quest'ottica la soluzione lanciata di recente Digital Check In, «servizio contactless ulteriormente potenziato per i clienti che utilizzano l'Avis App e i membri del programma fedeltà Avis Preferred che, presso agenzie selezionate, possono scegliere di ritirare il veicolo con le chiavi già all'interno». Mentre in Hertz Italia, con la drastica riduzione delle presenze



Peso: 43%

turistiche nel paese, la scelta è stata di concentrarsi sulle location urbane con l'offerta di servizi innovativi. Tra questi, Drive & Pay, formula di noleggio che consente di pagare solamente i km percorsi.

Tutto senza trascurare il tema della sicurezza che il gruppo ha affrontato con l'adozione di una procedura certificata per la sanificazione delle vetture effettuata in partnership con Angelini Pharma.

I numeri**LA CRISI SI FA SENTIRE****L'ANNO NERO DEL NOLEGGIO A BREVE TERMINE**

Peso:43%

L'indagine di Aniasa

La Fiat si conferma al vertice della top ten E la Panda regina delle immatricolazioni

La Fiat resta al primo posto nella top ten delle nuove immatricolazioni tra le case automobilistiche con la formula del noleggio a lungo termine nel periodo da gennaio a ottobre 2020. A confermarlo è l'indagine di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, focalizzata sul mercato automotive, da cui si evince che i nuovi modelli di Fiat sono stati 17.225 modelli nei primi 10 mesi dell'anno, nonostante il calo verticale delle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo del 2019 (40.202 vetture).

Al secondo Volkswagen che però registra una flessione più contenuta (21.610 modelli contro 24.775 nel 2019), al terzo posto c'è Audi (18.067 contro 19.840). Seguono Peugeot (16.395 contro 18.105) e Bmw (12.889 contro 13.102).

La Panda, che quest'anno compie i primi 40 di vita, continua ad essere il modello più gettonato con 11.329 unità immatricolate, erano 14.600 un anno fa. Al secondo posto, si colloca il modello Peugeot 3008 con 6.687 nuove immatricolazioni, 73 in meno rispetto ai primi dieci mesi del 2019. La sua peculiarità è quella di avere una continuità stilistica con il Suv compatto 2008 e la nuova berlina 508.

Un calo, quello di Peugeot 2008, tutto sommato contenuto rispetto ai modelli che seguono: Jeep Renegade con 4.487 unità (-3.440), Vw Tiguan con 4.700 (-211), Fiat 500X con 4.416 (-3.863). Se invece si guarda la classifica dei primi 10 brand: dietro Fiat, ci sono 3 marchi tedeschi e uno francese. Al secondo posto, c'è Volkswagen con 17.255 nuove immatricolazioni (-3.718 rispetto al 2019), Audi con 14.992 (-1.315); Peugeot con 13.371 (-963) e Bmw con 10.652 (-641). - **v.d.c.**



Peso: 13%

La contestazione

Sui fringe benefit grava la tassa anti-inquinamento

LUIGI DELL'OLIO

Secondo un sondaggio condotto da Top Thousand la nuova gabella sulle auto con maggiori emissioni di Co2 fa lievitare il costo delle flotte, visto che il passaggio all'ibrido risulta ancora caro

L'evoluzione normativa impatta sensibilmente sulle immatricolazioni degli autoveicoli destinati alle flotte aziendali. Secondo un sondaggio condotto da Top Thousand, osservatorio sulla mobilità aziendale composto da fleet e mobility manager di grandi aziende, nell'anno in corso vi sarà un calo dei nuovi mezzi a benzina e diesel, con una crescita dell'ibrido. Tuttavia, essendo questi ultimi ancora una piccola nicchia del mercato, il rischio è di produrre un generale aumento dei costi per le aziende, tanto da spingere gli operatori a proporre un nuovo cambio di rotta legislativo.

LA SPINTA NORMATIVA

La survey, intitolata "Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?", è stata pensata per tastare il terreno dopo l'entrata in vigore, dallo scorso luglio, della nuova normativa sul fringe benefit per i veicoli assegnati. È infatti aumentata la quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di Co2. Se prima, la quota forfetaria di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso è differenziata: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal 1° gennaio 2021, al 50%, mentre per le au-

to che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dall'inizio di quest'anno, al 60%. Al contrario, secondo il principio del "più inquinato, più pagato", per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si è ridotta al 25%.

IL CAMPIONE

Intervistando 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70 mila veicoli, è emerso che le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

Questi dati evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la stragrande maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano



Peso: 53%

ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit.

I RISULTATI

Il 50% del campione coinvolto nel sondaggio dichiara di voler attribuire il costo maggiorato ai dipendenti, mentre il 47% è pronto a rinunciare ai veicoli, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli Mild Hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio dei dipendenti, facendosi carico del maggiore onere. Per capire se questo orientamento è condizionato dalla congiuntura negativa e dalla ridotta mobilità, considerato che molte aziende sono ancora in smartworking, bisognerebbe attendere le prossime edizioni della ricerca. Al momento, comunque, gli orientamenti delle aziende appaiono per definitivi.

Gianfranco Martorelli, presidente di Top Thousand, contesta la norma-

tiva perché «rischia di penalizzare tutti: i driver, che in alcuni casi trovano una consistente decurtazione in busta paga, i fleet manager che si vedono invischiati in complicati e incerti calcoli, l'azienda 'costretta' a modificare la propria car policy, le case automobilistiche che in prospettiva vedranno diminuire le vendite di alcune categorie di auto con maggiore redditività». A conti fatti, è la sua convinzione, ci rimetterà anche l'Erario «destinato a incassare un minor gettito fiscale come conseguenza del *downsizing* delle flotte».

LA PROPOSTA DEGLI OPERATORI

A questo, ricorda Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa «si è affiancato il nuovo protocollo Wlpt, più attento ed oggettivo nelle misurazioni di Co2, che di fatto ha determinato l'innalzamento automatico dei valori delle emissioni di gran parte del-

le vetture, eccetto per le elettriche».

Da qui la richiesta di una retromarcia al legislatore, considerato che si sta producendo un «perverso inasprimento dell'Irpef nelle buste paga di migliaia di dipendenti, che obbligherebbe le aziende a rivedere le policy, con ricadute su tutto il settore automotive». Per Teofilatto, occorre «ricallibrare le fasce di tassazione ai nuovi livelli Wlpt, così come già fatto dal Governo nella nuova normativa sugli incentivi. Speriamo in un cambio di rotta nel Milleproroghe».

1 A causa dell'inasprimento fiscale anche l'Erario potrebbe ricevere gettito minore



Gianfranco Martorelli,
presidente di
Top Thousand



Peso:53%