

Lo scenario

Mancano le auto, ma il noleggio riparte Le società: "Fisco da rivedere, ci penalizza"

La ripresa è rallentata dalla difficoltà a trovare vetture da immatricolare. C'è poi la questione delle tasse. Archiapatti (Aniasa): "Dalla legge di bilancio attendiamo regole che ci mettano nelle stesse condizioni dei rivali europei"

VITO DE CEGLIA

“**C**i sono segnali positivi per il noleggio, ma sono disomogenei a causa degli effetti postumi della crisi pandemica. I numeri del 2019, anno pre-Covid, restano però ancora molto distanti per il rent-a-car. In più, stiamo accusando una preoccupante carenza di offerta di prodotto sul mercato che rischia di soffocare sul nascere la ripresa del settore sia nel breve che nel lungo termine».

Massimiliano Archiapatti presidente di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, analizza lo stato di salute dell'industria del noleggio italiano alla luce dei dati dei primi 9 mesi dell'anno elaborati dal Centro studi. I numeri dicono che il fatturato totale del noleggio a lungo termine ha superato i 6,2 miliardi di euro nel 2021, in crescita del 7,2% rispetto allo stesso periodo del 2020, grazie all'aumento del giro di affari generato dai contratti di noleggio veicoli (+2,3%), rivendita dei veicoli usati (+20,2%) e fleet management (+19,7%). Sono cresciuti, in particolare, i noleggi oltre i 12 mesi (+2,4%) e rent-to-rent (+4,8%), mentre quelli sotto i 12 mesi sono crollati (-9,8%).

«Il confronto con l'anno della pandemia è importante per fotografare la ripresa del noleggio in Italia dopo

le restrizioni alla mobilità che il nostro settore ha dovuto subire, in particolare nel segmento del breve termine. Detto questo, nel complesso i numeri del 2021 sono positivi rispetto al 2020, per il lungo termine anche rispetto al 2019, seppure in modo lieve. Ma risultano comunque parziali. Per capirlo, basta paragonare i cumulativi del numero dei noleggi nel segmento a breve termine dei primi 9 mesi del 2019 con quelli relativi al 2021. Da qui si evince che nel giro di due anni siamo passati da 4,1 a 1,8 milioni di noleggi, praticamente abbiamo perso il 56%».

A questo punto, Archiapatti tocca un tasto dolente per il mondo del noleggio veicoli: «Con la riduzione delle restrizioni il mercato può riprendere ma c'è una scarsità di prodotto che ha creato problemi già questa estate nel noleggio a breve termine e che ora inizia a sentirsi anche nel lungo termine, pesando non tanto sul fatturato ma sulle nuove immatricolazioni». Un problema in più per il settore considerato che proprio il noleggio a lungo termine ha retto meglio l'urto della crisi pandemica, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a noleggio resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, stima Aniasa, tornerà a crescere.

La vera partita si gioca, ancora una volta, sulla "defiscalizzazione" delle flotte. «Auspichiamo che il governo nella prossima legge di Bilancio voglia finalmente sanare una si-

tuazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei. Il recupero di questo gap permetterebbe una maggiore diffusione delle auto aziendali che, con il loro più rapido turn-over, contribuirebbero a ridurre l'età media del parco circolante». Almeno su un punto Aniasa può dirsi soddisfatta: quello sui nuovi incentivi auto sull'usato: «Un segnale del governo che va nella giusta direzione per il reale svecchiamento del nostro vetusto parco auto».

Lo confermano i dati diffusi a ottobre dall'associazione sulle immatricolazioni di vetture elettriche ed ibride nel nostro Paese: nei primi 6 mesi del 2021 le società di noleggio (a lungo e breve termine e in car sharing) hanno immatricolato 17.793 vetture ibride plug-in (+595% vs le 2.587 dello stesso periodo del 2020) e 9.812 elettriche (+172% vs stesso periodo del 2020). «Il noleggio si conferma protagonista assoluto degli acquisti di vetture elettrificate con una quota di immatricolazioni che raggiunge il 42% delle ibride plug-in e il 35% delle elettriche. Quindi quasi 4 auto elettrificate su 10 vendute in Italia sono immatricolate da società di rent, una percentuale che ha ancora ampi margini di crescita».



Peso:71%

Sezione: ANIASA

I numeri



**L'ANDAMENTO
DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE IN ITALIA**

Per tipologia di attività

VARIAZIONI % PRIMI NOVE MESI 2021 SU STESSO PERIODO 2020

FATTURATO TOTALE	+7,2%
di cui DA CONTRATTI DI NOLEGGIO VEICOLI	+2,3%
DA RIVENDITA VEICOLI USATI	+20,2%
DA FLEET MANAGEMENT	+19,7%

Da contratti per tipologia di veicolo

FATTURATO TOTALE	+2,3%
di cui VETTURE	+3,5%
FURGONI	-4,0%
MOTO	+21,7%
ALTRI VEICOLI	-53,8%

FONTE: ANIASA



Massimiliano Archiapatti
presidente
Aniasa

Il rallentamento della produzione di auto, causa mancanza di microchip, frena l'autonoleggio



1



Peso: 71%

DL INFRASTRUTTURE

Multe, responsabile è il conducente

Il decreto chiarisce un punto nevralgico e impedirà che ogni anno 2,5 milioni di contravvenzioni continuino ad essere notificate agli operatori del settore. Aniasa: "Così chi guida sarà più prudente e rispettoso delle regole"

MILANO

Se l'iter parlamentare non porterà a sconvolgimenti, gli operatori delle flotte aziendali potranno presto tirare un sospiro di sollievo. Infatti, il Dl Infrastrutture, che ha passato il vaglio delle commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera, fa chiarezza sulla responsabilità del conducente che commette infrazioni al Codice della Strada a bordo di una vettura a noleggio.

Ogni anno ci sono circa 2 milioni e mezzo di contravvenzioni che le autorità di pubblica sicurezza devono notificare agli utenti che hanno commesso le infrazioni (succede soprattutto con gli stranieri) e che vengono spesso comminate alle società proprietarie dei veicoli.

Il Dl in fase di conversione solleva i gestori di flotte da questa re-

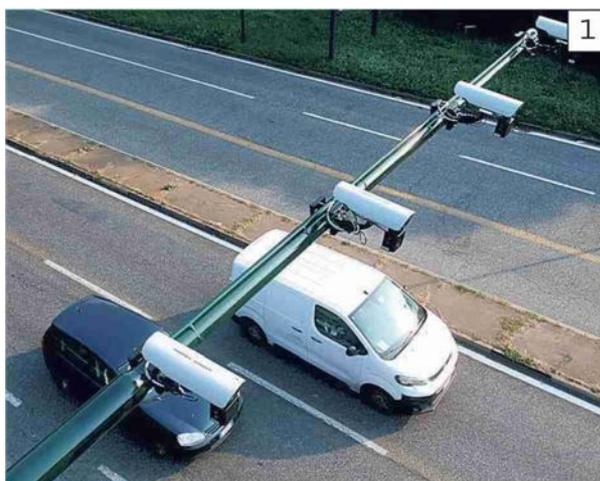
sponsabilità. «Il provvedimento chiarisce una volta per tutte il tema del pagamento delle multe comminate ai clienti delle società di noleggio, responsabilizzandoli per le infrazioni al Codice della Strada commesse durante la durata del contratto» commenta Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità. «Siamo lieti, prima come cittadini e poi da uomini di impresa, di registrare che si porrà fine a una pratica sbagliata e pericolosa che rende meno sicure le nostre strade e che produce gravi danni economici per un settore chiave per la mobilità del Paese».

Aniasa ricorda che negli ultimi 20 mesi di pandemia molte amministrazioni locali, per motivi legati alla propria inefficienza burocratica, hanno notificato direttamente alle aziende di noleggio (già duramente provate dalla crisi) «multe e azioni esecutive massive, addirittura riguardanti gli ultimi cinque anni, senza chiedere

preventivamente di conoscere i dati dell'effettivo trasgressore – ricorda Archiapatti – Una prassi errata che rischia di deresponsabilizzare i conducenti, indotti a pensare di poter non rispettare le norme di sicurezza della circolazione ed evitare sanzioni, aggravando i costi delle imprese di noleggio».

Considerato che circa il 90% delle violazioni non è immediatamente contestabile a chi guida il veicolo, il numero di controversie e di ricorsi è aumentato considerevolmente, a fronte di un quadro normativo messo in discussione dalle Pubbliche amministrazioni locali.

«Come imprese confermiamo la massima collaborazione nel fornire agli uffici le generalità del sottoscrittore del contratto di locazione, come da previsto dal Codice, affinché sia a quest'ultimo notificato il verbale» conclude il presidente dell'associazione di settore. – **I.d.o.**



1 L'eccesso di velocità dovrà essere in futuro notificato solo ai conducenti dei veicoli



Peso: 27%

Il giro d'affari

Rimbалzo frenato per il noleggio a breve

Nel terzo trimestre +70% rispetto all'anno prima ma senza poter recuperare i livelli 2019 a causa della mancata consegna di auto nuove

MARCO FROJO

Il noleggio a breve termine sta velocemente recuperando il terreno perso a causa della pandemia, ma senza i problemi dovuti alla mancata consegna dei nuovi veicoli potrebbe fare ancora meglio. I dati relativi al terzo trimestre dell'anno, quello di gran lunga più importante perché include la stagione estiva, mostrano un rimbalzo del giro d'affari del 70% rispetto ai valori del 2020 ma fanno registrare ancora un calo del 25% rispetto a quelli del 2019. «Se le società di autonoleggio avessero potuto inflottare tutti i veicoli ordinati, il calo sarebbe probabilmente limitato al 20% - fa notare Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa - Basti notare che la flotta media nel periodo luglio-settembre era del 38% inferiore rispetto a 24 mesi prima e i giorni di noleggio sono stati il 37% in meno». Il cosiddetto *chipageddon*, la mancanza di microchip, che ha costretto quasi tutte le case automobilistiche a fermare alcune produzioni, si è dunque fatto sentire pesantemente anche sul settore dell'autonoleggio.

Nel periodo estivo il giro d'affari degli operatori specializzati nel breve termine è stato pari a 366 milioni di euro. I noleggi sono stati 920mila per un totale di 8,2 milio-

ni di giorni. La durata media del contratto è dunque stata di 8,9 giorni, circa un giorno in meno rispetto ai 9,7 giorni del 2020. È però salito il prezzo per giornata di noleggio, passato in dodici mesi da 32,8 a 44,6 euro (+36%). La flotta media infine si è attestata a 110mila veicoli e l'utilizzo all'83,1%. Anche quest'ultimo dato è in crescita rispetto all'81,7% del 2020, a conferma della forte domanda. Indicazioni incoraggianti stanno inoltre arrivando anche dal trimestre in corso, che sta registrando una discreta domanda "fuori stagione", soprattutto in occasione dei weekend lunghi, come per esempio quello del 1 novembre.

«Possiamo tranquillamente dire che il settore dell'autonoleggio sia stato particolarmente penalizzato dalla mancanza di microprocessori per il semplice fatto che immatricula un numero molto alto di veicoli elettrici, ibridi e più in generale di nuova generazione, dove l'impiego di tecnologia è particolarmente intenso - prosegue Benincasa - L'aspetto più preoccupante però è che le difficoltà di consegna sono destinate a protrarsi anche per tutto il 2022, quando è lecito ipotizzare che torneranno in Italia i turisti d'Oltreoceano, che noleggiavano le auto per periodi relativamente lunghi. Quest'anno invece la domanda è stata sostenuta quasi esclusivamente dai clienti italiani».

Oggi le società di noleggio veicoli comprano il 40% delle auto elet-

triche e ibride vendute nel nostro Paese. Un trend non certo italiano ma globale, come ha di recente evidenziato il mega deal stretto fra Hertz e Tesla. La più antica società di autonoleggio al mondo ha infatti acquistato ben 100mila vetture della casa automobilistica di Elon Musk che, nella giornata in cui è uscita la notizia dell'accordo, ha guadagnato il 10% a Wall Street ed è arrivata a superare i 1000 miliardi di dollari di capitalizzazione.

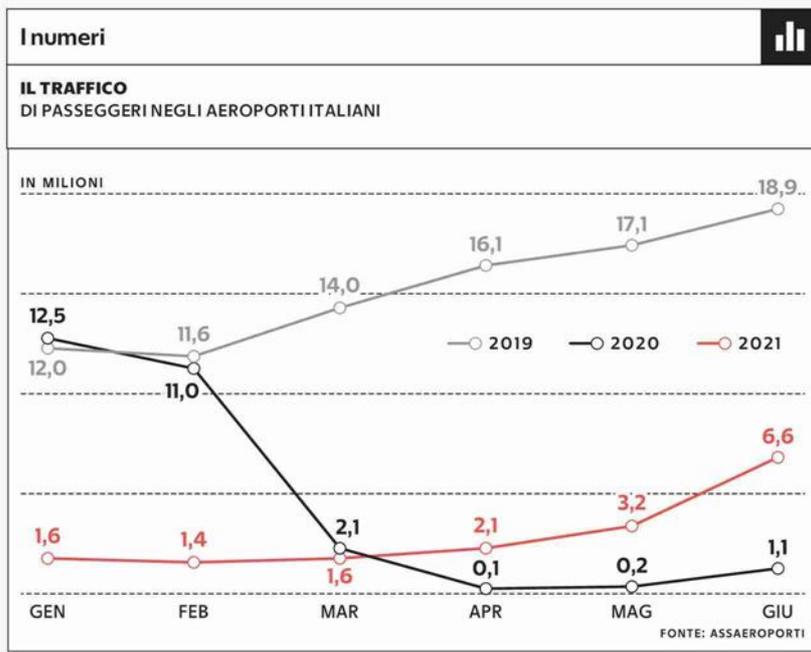
«Sul fronte della mobilità l'autonoleggio è il motore della transizione ecologica. Paradossalmente invece che essere incentivato come sarebbe naturale, viene penalizzato. L'Italia chiede infatti ogni anno una deroga a Bruxelles per disapplicare la direttiva comunitaria che impone la detraibilità al 100% dell'Iva sull'acquisto di veicoli e ridurla al 40%. Acquistando un'auto elettrica, dunque, le società italiane non solo si assumono il rischio sulla durata delle batterie, motivo per il quale molti privati sono ancora esitanti sull'elettrico, ma non possono detrarre i costi nella stessa misura in cui lo può fare la concorrenza estera».

Focus

I NUMERI DEL RECUPERO

Nel periodo estivo del 2021 il giro d'affari degli operatori specializzati nel breve termine è stato pari a 366 milioni di euro. I noleggi sono stati 920mila per un totale di 8,2 milioni di giorni. La durata media del contratto è dunque stata di 8,9 giorni, circa un giorno in meno rispetto ai 9,7 giorni del 2020. È però salito il prezzo per giornata di noleggio





Peso: 41%

“Più car sharing contro lo smog”

“Un’auto in condivisione ne toglie dalla strada 12 di proprietà e i nostri sono spesso mezzi elettrici”, sottolinea Aniasa che chiede sostegno al governo: “Via il canone annuale e l’Iva al 10%”

STEFANIA AOI

“Un passo concreto per ridurre l’inquinamento nelle città potrebbe essere dato dalla diffusione del car sharing nelle nostre città».

Ne è più che mai convinto Massimo Archiapatti, presidente di Aniasa, l’associazione di Confindustria che rappresenta i noleggiatori di auto. Che adesso chiede alle istituzioni di creare condizioni più favorevoli per incentivare maggiormente l’uso delle auto in condivisione. «Una di queste vetture può togliere ben 12 auto di proprietà dalla strada – racconta Archiapatti – con evidente riduzione delle emissioni inquinanti, sul decongestionamento delle strade e sui nuovi spazi messi a disposizione della cittadinanza». Già oggi, poi, molte delle auto in car sharing sono, tra l’altro, elettriche.

Proprio sull’elettrico, il mondo del noleggio dà un grosso contributo. «In Italia ben 4 auto elettrificate su 10 sono messe su strada dal nostro settore» prosegue il presidente.

Per poi snocciolare i numeri: «La quota di immatricolazioni di auto ibride plug-in da parte dei noleggiatori ora raggiunge il 42% ed è del 35% quella delle auto elettriche». Solo nei primi 6 mesi di quest’anno, gli operatori del lungo e breve termine e del car sharing hanno immatricolato 17.793 vetture ibride plug-in e 9.812 elettriche. «E ci sono ancora ampi margini di crescita, pos-

siamo fare di più purché si creino le condizioni adatte, tra cui la maggiore disponibilità di veicoli da parte delle case automobilistiche che, in questo periodo di penuria dei chip, ne fanno arrivare meno ai noleggiatori» afferma Archiapatti.

Il noleggio è anche stato penalizzato duramente dalla pandemia. Il car sharing, per esempio, ha assistito nei primi 7 mesi del 2021 a un dimezzamento dei noleggi rispetto allo stesso periodo del 2019. Colpa del telelavoro, della circolazione ancora limitata nelle città.

Inoltre, secondo i noleggiatori non vi è una politica di sostegno verso l’auto condivisa: «Servirebbe l’abolizione del canone annuale per i veicoli, la riduzione al 10% dell’Iva» ricorda il presidente di Aniasa.

La tutela dell’ambiente, secondo i noleggiatori, passa anche da una modifica del bonus sull’acquisto di auto. «Questo dovrebbe essere reso strutturale ed esteso alle auto usate di ultima generazione», sostiene Archiapatti. Che aggiunge: «Un simile provvedimento consentirebbe di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa».

Spesso, invece, gli italiani meno abbienti rinviando l’acquisto dell’auto, come rivela una indagine di Areté, condotta a settembre su 500 cittadini: solo il 12% si dice pronto a metter mano al portafogli già nei prossimi mesi. Mentre circa la metà non ci penserà prima di un anno, e il 39% si dice pronto a valutare questa opzione nei prossimi dodici mesi. “Tutto ciò non perché le auto a basso impatto ambientale siano

poco attraenti, anzi. In particolare, l’appeal delle ibride è già cresciuto – commentano da Aniasa – Ma la politica stop&go degli incentivi negli ultimi mesi sta disorientando i potenziali beneficiari che comunque non reputano i bonus sufficienti per spingere in modo significativo gli acquisti verso la svolta elettrica”.

Gli incentivi governativi per l’acquisto di auto elettriche non sono nemmeno tanto chiari. Quattro italiani su 10, come mostra il sondaggio Areté, non hanno ben compreso le modalità di accesso, il 6% non sa addirittura cosa sono. E per metà del campione non basteranno a sostenere le vendite di vetture elettriche. D’altro canto, sette italiani su dieci sarebbero invece disposti a comprare davanti a un prezzo accessibile, mentre il 20% lo farebbe se ci fosse più chiarezza in merito alle informazioni sulle alimentazioni ibride ed elettriche per poter operare con maggiore consapevolezza la propria scelta.

Sette italiani su 10 puntano ad acquistare una vettura appena immatricolata, piuttosto che una usata. Cinque italiani su 10 si dicono pronti a scegliere un’ibrida, il 20% intende valutare l’opzione elettrico e la restante parte preferisce continuare ad affidarsi al motore endotermico. Infine, secondo Aniasa, per incentivare l’u-



Peso: 42%

so dell'elettrica bisognerebbe agire sulla fiscalità riguardante la mobilità aziendale, allineandola agli standard europei.



FOTOGRAMMA



Peso:42%