

## L'analisi

# Il trimestre brilla, ma il fisco penalizza detraibilità e auto verdi ancora un tabù

Anche quest'anno il governo ha fatto richiesta a Bruxelles per ottenere un'ulteriore proroga all'applicazione della direttiva europea. E non ci sono incentivi per l'acquisto delle ibride

**MARCO FROJO**

**C**on un fatturato superiore ai 12 miliardi di euro, un parco veicoli di oltre 1 milione di unità e un'auto "green" su tre fra quelle immatricolate in Italia non si può certo parlare di crisi per il settore dell'autonoleggio. Le difficoltà non però sono mancate negli ultimi due anni e anche il 2022 è iniziato con le stesse problematiche. Queste sono rappresentate soprattutto dai colli di bottiglia nelle forniture di nuove automobili, dalle incertezze sul turismo legate alla pandemia e dalla penalizzazione fiscale rispetto alla concorrenza europea. Anche quest'anno, infatti, il governo ha fatto richiesta a Bruxelles per ottenere un'ulteriore proroga all'applicazione della direttiva europea che stabilisce la possibilità da parte delle imprese di detrarre completamente l'imposta sul valore aggiunto. Sull'acquisto di un'auto aziendale, dunque, la detraibilità dell'Iva è ferma al 40%, contro il 100% degli altri grandi Paesi europei. Uno stato di eccezione che dura da 15 anni e proseguirà per i prossimi tre (se l'Europa accoglierà la richiesta).

«Gli ultimi due anni sono stati anni molto complessi per il noleggio veicoli, come per tutta la filiera automotive e l'economia in generale – ha fatto il punto della situazione Alberto Viano, il presidente dell'associazione di categoria Aniasa, in occasione della presentazione del Rapporto 2021 – Un momento difficile, in cui fin dall'inizio della graduale risurrezione dall'emergenza

pandemica si sono incrociate le note difficoltà della carenza dei microchip, della logistica, con strappi sempre più preoccupanti alle catene produttive globali, della generale incertezza sulla dinamica dei prezzi e, non ultimo per le pericolose conseguenze, la crisi della assurda guerra in Ucraina».

L'effetto combinato di interruzione della supply chain nel settore automobilistico e di riduzione della mobilità dovuta al Covid emerge chiaramente dal dato relativo alle immatricolazioni effettuate dalle società di autonoleggio: nel 2021 sono risalite a quota 376mila (auto e veicoli commerciali) dalle 355mila del 2020, ma il record del 2019 (482mila) resta molto lontano. La frenata delle immatricolazioni non ha comunque comportato una riduzione della flotta complessiva che ha superato quota 1 milione di veicoli. Questa performance è stata resa possibile dal fatto che molte aziende hanno deciso di prolungare i contratti in essere per il noleggio a lungo termine piuttosto che rinnovarli: «In tempi incerti sia le aziende che i privati preferiscono ricorrere a forme di noleggio per non dover immobilizzare importanti capitali, che restano così a disposizione per affrontare gli imprevisti».

L'effetto collaterale del rinvio dell'immissione di nuovi veicoli in flotta è stato un invecchiamento del parco auto che, storicamente, nel settore dell'autonoleggio ha un'età molto bassa. Sono diminuiti gli acquisti di auto green, ma in questo caso è paradossalmente cresciuta la quota di veicoli ibridi ed elettrici immatricolati dalle società di autonoleggio: nei primi tre mesi dell'anno sono stati tre su quattro,

per il semplice fatto che i privati sono rimasti alla finestra in attesa della partenza degli incentivi.

E proprio le auto ecologiche sono un altro dei punti dolenti per il settore, perché le imprese sono state escluse dagli incentivi appena partiti: «Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità e proprio per questo motivo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più *pay-per-use*, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'erario».

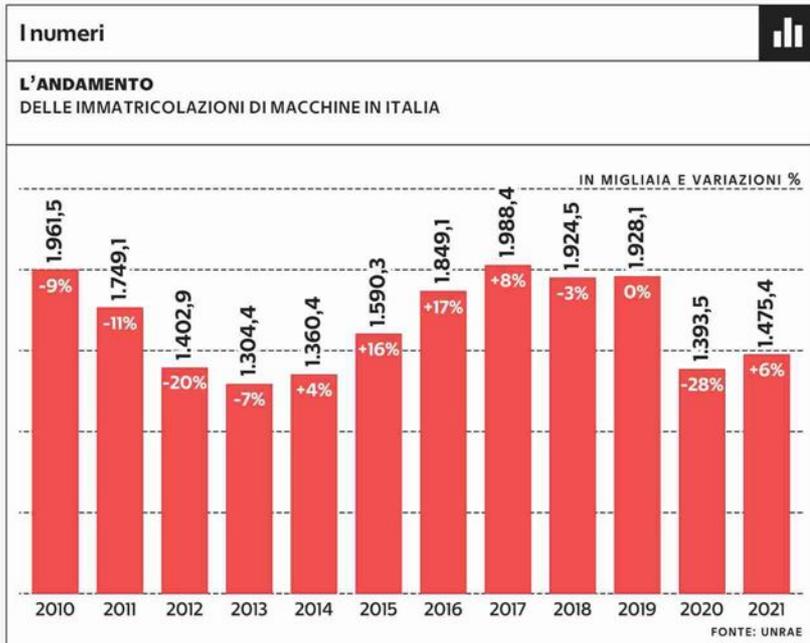
A rinfrancare le imprese dell'autonoleggio c'è l'incoraggiante andamento dei primi tre mesi di quest'anno, che lascia ipotizzare che la ripresa che ha fatto capolino nel



Peso:80%

2021 possa proseguire anche quest'anno. Il giro d'affari del lungo termine è cresciuto del 9% rispetto allo stesso periodo del 2021, ma il vero balzo lo ha fatto registrare il car sharing (più 50%). Continua invece a soffrire il breve termine, che ha evidenziato una leggera ripresa rispetto a dodici mesi prima, ma è ancora in calo sotto i valori pre-pandemia: fatturato (meno 4%), numero

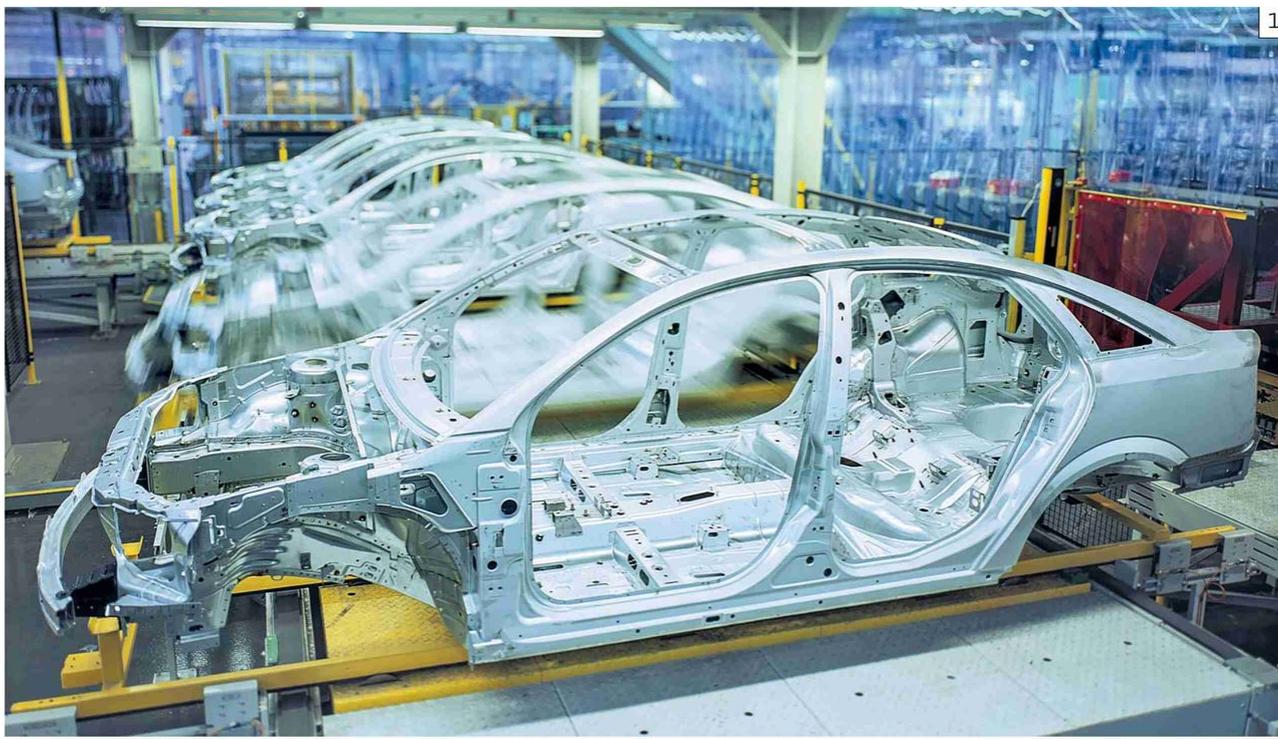
di noleggi (meno 22%) e giorni di noleggio (meno 2%). A questo si aggiunge un crollo delle immatricolazioni nell'ordine del 70%, che mette a rischio la stagione estiva.



**Il personaggio**

**Alberto Viano**  
presidente  
dell'associazione  
di categoria Aniasa

1 Gli ultimi due anni sono stati molto complessi per il noleggio veicoli, come per tutta la filiera automotive



1

MONTY RAKUSEN/GETTY



Peso:80%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

496-001-001

## La manovra

# Incentivi, non tutto luccica

Le agevolazioni per l'acquisto di vetture ecologiche aiuteranno soprattutto i redditi alti che hanno possibilità di sostenere gli acquisti. Il noleggio invece potrebbe costituire una leva

MILANO

**E**sattamente una settimana fa sono partiti gli incentivi per svecchiare il parco auto italiano e renderlo più green, ma è molto probabile che gli effetti saranno limitati. Potranno infatti beneficiare degli aiuti soprattutto coloro che hanno sufficienti disponibilità economiche da permettersi un'auto nuova, quando il vero problema sono le persone meno abbienti. Sono proprio loro a detenere le auto più vecchie e quindi più inquinanti di un parco auto nazionale che ha un'età media di 11 anni e mezzo, la più alta in Europa. È questa la conclusione a cui è arrivato uno studio condotto da Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e da Bain & Company.

Le evidenze che emergono dall'indagine sono numerose e partono dalla constatazione di come la mobilità degli italiani sia oggi superiore rispetto al periodo precedente la pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote e agli altri mezzi di trasporto, il mercato degli acquisti è però praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce inoltre lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, che stanno conquistando terreno quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta infine aumentando il "divario di mobilità" tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (Suv e vetture grandi,

a prescindere dalle loro emissioni) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto.

Per quel che riguarda nello specifico le auto full electric (Bev), quelle che nei piani dell'Unione Europea a partire dal 2035 sostituiranno completamente quello con motori a combustione, lo studio di Bain mostra come hanno visto aumentare la propria quota di mercato nel 2021, ma anche come restino concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia, dove si trovano la maggior parte dei consumatori inclini all'innovazione e soprattutto con buona disponibilità economica.

Secondo la società di consulenza, appare evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di Bev: "Questo segmento è ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive", si legge nello studio. Inoltre la crescita dei Suv, passati dal 4% del totale delle immatricolazioni del 2000 al 51% del 2021, non agevola la transizione ecologica per il semplice fatto che fa aumentare i prezzi di listino. Le case automobilistiche concentrano infatti la propria offerta su questo segmento che vanta margini maggiori e una forte domanda, a differenza delle utilitarie che riscuotono decisamente meno successo.

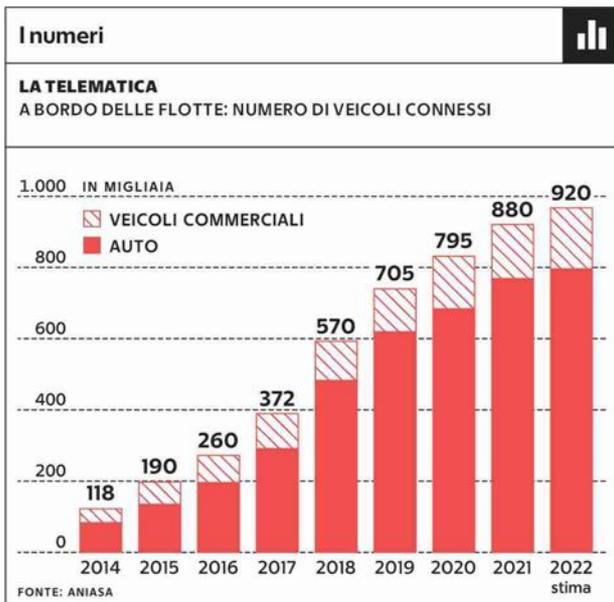
«Con queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di "democratizzare le novità", rendendole accessibili ai

più – spiega Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company – Il canale del noleggio a lungo termine garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto». Nel canale privati, cioè coloro che non hanno la partita Iva ma solo il codice fiscale, ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano direttamente un veicolo e scende invece al 9% per quelle che scelgono il noleggio.

«Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro e l'Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la sicurezza di automobilisti e pedoni». – m.fr.



Peso:53%



1 Aumenta il "divario di mobilità" tra chi può permettersi le vetture e chi non ce la fa



Peso:53%

**Il settore**

# Rent-a-car, effetto Covid ripresa lenta ma è iniziata

Nel 2021 le cifre hanno ricominciato a crescere registrando un giro d'affari di 857 milioni  
Ma si paga un prezzo alto su turismo e affari

**STEFANIA AOI**

**L**a ripresa del noleggio a breve termine è lenta ma costante. Dopo un 2020 orribile, alla fine del quale i rent-a-car hanno chiuso con un fatturato di appena 595 milioni di euro, ecco che nel 2021 le cifre hanno ripreso a crescere registrando un giro d'affari di 857 milioni, comunque ancora molto distante dai numeri pre-Covid, superiori del 31 per cento.

È quanto emerge dalla ventunesima edizione del Rapporto Aniasa che descrive un comparto duramente provato dalla sostanziale scomparsa dei viaggi d'affari per tutta la prima parte dello scorso anno, e più in generale dell'assenza del turismo internazionale.

La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi di maggior domanda. In questi primi mesi del 2022 per fortuna prosegue la risalita e la speranza è di tornare presto alla normalità.

La pandemia è stata una tempesta perfetta che ha piegato il noleggio a breve termine ma non lo ha spezzato. Tra i rent-a-car, i più penalizzati sono stati proprio quelli con ufficio negli aeroporti. Se nel 2019 queste aree generavano il 62 per cento del giro d'affari totale del comparto, e le stazioni cittadine il 38 per cento, la situazione si è del tut-

to ribaltata nel 2020 (allora le stazioni di città hanno registrato il 56 per cento del fatturato, e gli aeroporti il 44 per cento), per poi riequilibrarsi nel 2021 restituendo il primato alle stazioni aeroportuali che hanno pesato la metà del giro d'affari totale.

Ma non sono i numeri del fatturato del rent-a-car a dare ben l'idea della menomazione all'economia che l'emergenza sanitaria ha portato con sé. Questo perché l'aumento dei prezzi del singolo noleggio, lievitati in quel periodo del 22 per cento, hanno portato il costo a 35 euro.

Il crollo della domanda è invece ben reso dal numero dei noleggi richiesti: appena 2,6 milioni nel 2021, dimezzati rispetto al 2019. Allo stesso tempo è diminuita del 5 per cento anche la loro durata, attestandosi a 9,4 giorni. Solo nei primi tre mesi di quest'anno, anche se con numeri inferiori rispetto al pre-pandemia, gli indicatori sono meno impietosi: il fatturato segna un calo del 4 per cento, il numero di noleggi del 22 per cento e il numero di giorni di noleggio del 2 per cento. Desta preoccupazione però il crollo delle immatricolazioni (in calo del 70 per cento) che certifica gli effetti della crisi ancora in atto.

«La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a no-

leggio e in sharing nel nostro Paese – commenta il presidente Aniasa, Alberto Viano – Rispetto al 2019, nell'intero settore del noleggio veicoli si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro».

Secondo il numero uno dell'associazione dei noleggiatori, il nostro Paese non sta poi muovendosi nella direzione giusta sul piano della transizione ecologica in mobilità.

«L'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal governo in questa primavera rende oltremodo perplessi – afferma Viano – Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire la transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti». Per Aniasa, l'esclusione rivela una visione limitata, ancorata ancora al concetto di proprietà dell'auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use. «Questa evoluzione – concludono dall'associazione dei noleggiatori – porterebbe con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibili-



Peso:41%

tà ambientale e sicurezza dei  
veicoli, nonché certezza sul  
fronte delle entrate tributarie  
per l'Erario».



Peso:41%

**Il caso**

# Il car sharing frena, meglio l'abbonamento

A causa della pandemia  
l'uso di veicoli  
in condivisione è crollato:  
i dati mostrano per il 2021  
una contrazione del 57%  
Ci sono soluzioni. Ma serve  
anche l'aiuto pubblico

**MARCO CIMMINELLA**

**N**egli ultimi due anni il Covid ha cambiato il modo di vivere e lavorare delle persone, e così ha avuto anche un impatto sulla loro mobilità. Il lockdown, le restrizioni sanitarie e la diffusione capillare dello smart working, che ha ridotto il numero di persone che si reca in ufficio, hanno determinato una diminuzione generale degli spostamenti, con un forte impatto sui servizi di car sharing.

L'uso di veicoli in condivisione in Italia è infatti crollato: i dati mostrano per il 2021 una contrazione del 57% dei noleggi rispetto al pre-pandemia (da 13 a 5,5 milioni), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (-22% rispetto al 2019, quando erano quasi 8 mila). Certo, nel primo trimestre del 2022 ci sono stati segnali incoraggianti, visto che i noleggi sono cresciuti del 50% rispetto ai primi tre mesi del 2021. Tuttavia, per rilanciare il paradigma del 'Mobility as a service', che sostituisce il modello della proprietà con quello di un abbonamento che consente di utilizzare più mezzi condivisi e di cui il car sharing è una componente importante, sono necessari interventi strutturali da parte

delle Pa e nuove sinergie tra i gruppi dell'automotive e le realtà dei servizi di mobilità.

A dirlo è la nuova edizione del rapporto Aniasa, l'associazione che rappresenta in Confindustria le imprese del comparto, che ha analizzato gli effetti della riduzione della mobilità cittadina e del ricorso strutturale al lavoro da remoto. Nel 2020 e nel 2021 le prenotazioni confermate dei servizi di car sharing sono calate rispettivamente a 6.077.000 e a 5.530.758 (rispetto alle 13.023.766 del 2019). A luglio dello scorso anno la situazione ha cominciato a cambiare, con una lenta ripresa delle attività e del turismo: sono tornate a circolare le auto in condivisione e l'utenza ha mostrato interesse ad affittare la macchina anche per spostamenti extraurbani o per tutto il weekend.

Nel confronto tra il 2021 e il 2020, infatti, anche se il numero di noleggi si è ridotto del 9%, si nota un aumento dei chilometri percorsi (9%) e della durata media dei noleggi (8%) che ha ormai raggiunto i 40 minuti; al contempo è cresciuto anche il bacino clienti (13%), segnale che l'uso condiviso dell'auto sta diventando una pratica sempre più diffusa nel contesto cittadino. In più, le aziende del settore si sono impegnate a migliorare la flotta, puntando su ibrido ed elettrico e diversificando le offerte in base alle esigenze degli utenti, dalle

city car per piccoli spostamenti urbani alle auto di fascia media per quelli più lunghi. Per favorire il rilancio di questi servizi, gli autori dello studio sottolineano la necessità di agire sul piano fiscale, abolendo la tassa richiesta dai Comuni agli operatori ed equiparando l'aliquota Iva a quella applicata ai servizi di trasporto pubblico locale, taxi e Ncc (dal 22% al 10%).

Inoltre, ribadiscono l'importanza di coprire con fondi pubblici i costi delle campagne di incentivazione all'uso delle piattaforme di mobilità, come quella in corso di definizione nell'ambito del Pnrr Mobility as a Service for Italy, considerate fondamentali per lo sviluppo della sharing mobility: queste soluzioni infatti permettono di integrare in un'app diversi servizi, consentendo all'utente di programmare e pagare i suoi spostamenti anche se effettuati con mezzi gestiti da operatori differenti.

**Focus**

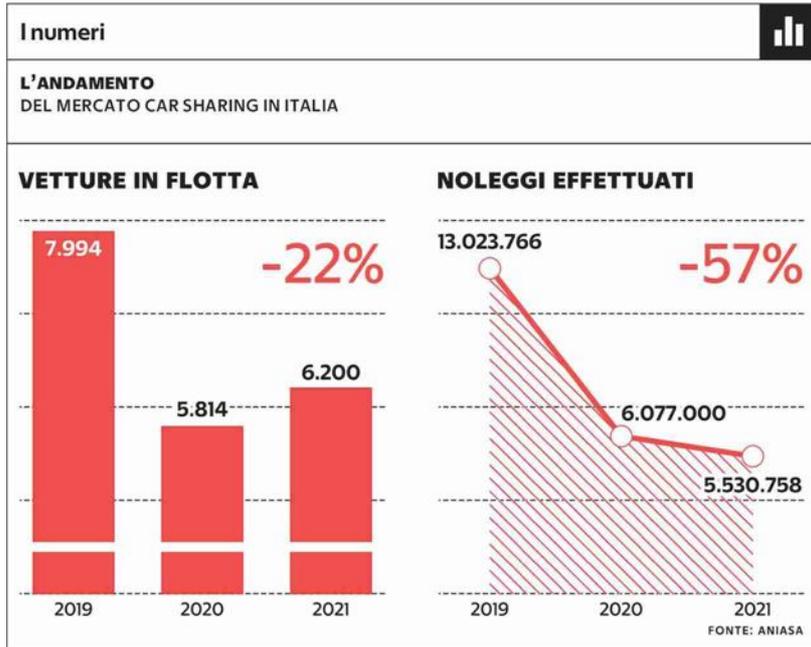


**IL RAPPORTO ANIASA**

Secondo la nuova edizione del rapporto Aniasa, l'associazione che rappresenta in Confindustria le imprese del comparto, nel 2020 e nel 2021 le prenotazioni confermate dei servizi di car sharing sono calate rispettivamente a 6.077.000 e a 5.530.758 (rispetto alle 13.023.766 del 2019). A luglio dello scorso anno la situazione ha cominciato a cambiare



Peso:38%



Peso: 38%

## Trend del mercato

# Meno diesel, ma più veicoli commerciali

Secondo l'Associazione europea delle case-auto le immatricolazioni nei sette Paesi con più macchine a fine anno hanno registrato un altro calo dopo il crollo 2020

**MARIO DI CIOMMO**

**N**el 2021 è proseguito il trend al ribasso nel mercato dell'auto, innescato l'anno precedente dalla pandemia Covid-19. Secondo Acea, l'associazione europea delle case auto, a fine anno le immatricolazioni nei 7 Paesi a maggiore densità automobilistica (in ordine di volumi Germania, Francia, Regno Unito, Italia, Spagna, Belgio e Olanda) hanno fatto registrare un totale di 8.986.716 autovetture a fronte delle 9.270.162 del 2020, un calo che si riduce al 3,1% dopo il pesantissimo crollo del 25% dell'anno precedente. Sul versante dei veicoli commerciali (Lcv), invece, le immatricolazioni hanno fatto segnare un incremento del 10,1%, raggiungendo un volume complessivo di 1.496.104 rispetto alle 1.358.328 del 2020. Restando nell'ambito dei veicoli commerciali da segnalare il forte incremento registrato nel Regno Unito (più 22,4%), che ha consentito a questo mercato di ritornare sui volumi ante-Covid.

Negli ultimi 5 anni la quota di immatricolazioni di autovetture ai clienti privati è rimasta stabile attorno al 45% (ma a inizio del decennio scorso era ben superiore al 60%), mentre è in crescita la market share delle flotte (ac-

quisti diretti), passata da circa il 15% degli anni precedenti al 18,2% del 2021.

Sul fronte delle alimentazioni è continuata la discesa del gradimento delle motorizzazioni a gasolio, cui si è aggiunta una forte contrazione di quelle a benzina, progressivamente sostituite dalle ibride, in particolare da quelle meno ibride di tutte (le mild hybrid). Per quanto riguarda le elettriche e le ibride vere, la diffusione di queste due soluzioni è differenziata tra i vari Paesi. Le nazioni con sistema infrastrutturale di ricarica già ben distribuito sul territorio presentano una maggior propensione all'elettrico, mentre nei Paesi più "arretrati" è più frequente il ricorso alla soluzione ibrida.

Nelle flotte aziendali il calo del diesel è stato nei 7 Paesi europei a più alta densità di immatricolazioni di circa 330mila unità, mentre le elettriche sono balzate in avanti di circa il 50%. Quasi raddoppiate le ibride plug-in, mentre la crescita delle ibride full è stata meno vigorosa. Sostanziale tenuta del gas dopo la forte contrazione del 2020. La crescita delle ibride leggere è in sostituzione delle autovetture a benzina convenzionali.

Sulle quasi 2,8 milioni di automobili immatricolate dalle flotte aziendali "True Fleets" nel 2021, oltre 800mila sono state quelle a benzina, in flessione di quasi 90mila unità rispetto al 2020. Net-

tamente più accentuata la flessione del diesel, che da market leader è sceso al secondo posto, passando da oltre un milione di targhe a 717mila. Parallelamente la crescita delle ibride è formidabile: tra plug-in e full siamo ormai a oltre mezzo milione di unità. Inesauribile la spinta verso l'elettrico puro: le flotte aziendali ne hanno immatricolate l'anno scorso quasi 330mila (quasi due terzi in Germania e nel Regno Unito).

In ambito Rac, il grosso delle flotte è costituito dalle più economiche auto a benzina, con un ricorso sempre più massiccio all'ibrido mild (anche questa una soluzione di basso costo). Ma la novità nei trend del 2021 è il forte incremento di ibride vere anche nel noleggio a breve termine, con la soluzione full, meno costosa rispetto alla plug-in, per il momento in cima alle preferenze. Anche se il tasso di crescita delle plug-in hybrid risulta tendenzialmente più elevato.

### Focus



#### CHI SALE E CHI SCENDE

È continuata la discesa del gradimento delle motorizzazioni a gasolio, cui si è aggiunta una forte contrazione di quelle a benzina, progressivamente sostituite dalle ibride, in particolare da quelle meno ibride di tutte (le mild hybrid). Per quanto riguarda le elettriche e le ibride vere, la diffusione di queste due soluzioni è differenziata tra i vari Paesi



Peso: 39%



Continua la decrescita sul mercato delle auto alimentate a gasolio



Peso:39%

# Panda, 500 e Peugeot al top ecco le matricole più amate

La classifica di Aniasa

**L**a Fiat Panda, complice l'ampia disponibilità di varianti sul mercato, conquista la vetta dell'immatricolato nel corso del 2021 (14.472 unità, vale a dire il 5,7% del totale), confermando la leadership dell'anno precedente. Più in generale, dalla classifica di Aniasa emerge una forte frammentazione nel mercato, con le prime 20 autovetture che complessivamente non superano il 46% del totale. Segno di come la scelta dei singoli modelli sia legata a differenti gusti delle aziende e degli utilizzatori, anche al di là delle caratteristiche tipiche di ciascuno. La piazza d'onore va alla 500 (11.476 immatricolazioni destinate al noleggio a lungo termine), mentre a chiudere il podio è la Peugeot 3008 (10.065). Rispetto alla classifica 2020, i due modelli occupano posizioni invertite. Quindi è la volta della Jeep Renegade, che precede la 500X e l'Alfa Romeo Stelvio. Al settimo posto si incontra la Tiguan della Volkswagen, che precede altri due modelli della casa tedesca, la Golf e la T-Roc. A chiudere la top ten è la Citroen C3. Modelli anche molto diversi tra loro, ma se si volesse trovare un fil rouge questo non può che essere costituito dalla preferenza per dimensioni piccole o medie, evidentemente più capaci di muoversi anche all'interno del traffico cittadino. Senza dimenticare la variabile dei consumi, divenuta cruciale non solo per la crescente sensibilità ambientale, ma anche alla luce del costo elevato dei carburanti. - **I.d.o.**



Peso: 11%