

Breve termine, più domanda meno offerta la deroga sull'Iva penalizza le compagnie

Lo scenario

Mentre si assiste a un forte rallentamento delle immatricolazioni rimane il ritardo nell'applicazione della normativa europea che prevede la detraibilità al 100%. E la ripresa stenta

MARCO FROJO

Dopo due anni di pandemia, l'autonoleggio a breve termine sarebbe pronto a ripartire, se non fosse penalizzato dal forte rallentamento delle immatricolazioni. Quello a lungo termine, anch'esso alle prese con le difficoltà delle case automobilistiche che stanno facendo i conti con pesanti interruzioni della supply chain, deve affrontare l'ennesima deroga all'applicazione della normativa europea che prevede la detraibilità al 100% del costo delle auto aziendali. Non è dunque un periodo semplice per un settore che vale più di 8 miliardi di euro all'anno e che avrebbe tutte le carte in regola per ripartire di slancio, visto che la domanda si è velocemente ripresa con l'attenuarsi dell'emergenza sanitaria. Oggi ci sono infatti forti segnali di ripresa del turismo nazionale ed internazionale, in particolare modo per quel che riguarda gli arrivi dai Paesi anglosassoni, con gli Stati Uniti in testa.

«L'intero settore automotive sta attraversando una fase molto difficile – fa il punto Alberto Viano, presidente dell'associazione di categoria Aniasa – Alla perdurante crisi dei microchip si sono aggiunte le complessità logistiche e della componentistica causate dagli eventi bellici. Un vortice che sta ritardando in questi mesi le immatricolazioni e quindi anche il ricambio del parco circolante. Il noleggio a breve termine si trova di fronte ad un deciso aumento di domanda dopo le flessioni della fase acuta della pandemia, ma deve affrontare una ridotta disponibilità di veicoli sul mercato. Il noleggio a lungo termine, più stabile sotto il profilo econo-

mico e finanziario in relazione ai contratti pluriennali, sta ormai da tempo concordando con la clientela una proroga di 6-12 mesi dei contratti».

Il terzo pilastro dell'autonoleggio, quello del car sharing, sta infine reagendo alla flessione di contratti determinata dall'onda lunga delle restrizioni anti-Covid con sistemi di sanificazione automatica dei veicoli e con una rimodulazione complessiva dell'offerta di servizi.

Se sul fronte operativo si registra dunque un contrasto fra domanda in ripresa e difficoltà nel soddisfarla, su quello normativo l'autonoleggio deve affrontare ostacoli quali una detraibilità dell'Iva sulle auto aziendali penalizzante rispetto alla concorrenza europea. A fine marzo anche il governo Draghi ha chiesto una deroga triennale a Bruxelles sulla detraibilità dell'Iva dei veicoli aziendali. Si tratta della quinta richiesta di scostamento dalle regole europee, che porta così a 18 anni la durata dell'eccezione.

Per il numero uno di Aniasa l'aspetto più preoccupante di questa vicenda è che «fra una deroga e l'altra non si intravede un piano d'azione. In vista degli ambiziosi obiettivi fissati dall'Ue che prevedono di azzerare le emissioni nel 2050 e di ridurle entro il 2030 del 55% rispetto al 1990, noi riteniamo vada superato il regime di tassazione sull'uso dell'auto aziendale estremamente penalizzante per le imprese nazionali rispetto ai principali mercati europei. In Spagna, Francia e Germania la detraibilità ai fini Iva è concessa al 100%, in ottemperanza alla normativa europea, mentre in Italia

vige un regime in deroga sulla detraibilità, dal lontano 27 giugno 2007, con l'applicazione della stessa nella misura forfetaria del 40%, anziché del 100%».

Allo stesso modo il presidente di Aniasa si dice «stupito» per l'esclusione del noleggio dagli incentivi auto da poco varati dal governo, «in quanto proprio il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire la transizione ecologica del nostro parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti». Per Viano la decisione dell'esecutivo «è indice di come a prevalere sia una visione che ancora privilegia l'acquisto dell'auto, che finirà per rallentare il processo di transizione ecologica nel nostro Paese e il passaggio graduale dalla proprietà all'uso dei veicoli; 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».

Nelle scorse settimane Aniasa ha invitato il governo a rivedere la sua posizione, evidenziando il ruolo decisivo del comparto aziendale nella diffusione di veicoli a basse emissioni. Nei primi tre mesi del 2022 le società hanno immatricolato il 65% ed il 77% delle auto elettriche ed ibride. La proposta avanzata dall'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità è di aumentare la percentuale di detrazione dell'Iva at-



Peso: 74%

Sezione:ANIASA

tualmente al 40% portandola al 100% per i veicoli rientranti nella fascia di emissioni di CO2 0-20 g/km, all'80% per i veicoli rientranti nella fascia di emissioni di CO2 21-60 g/Km e al 50% per i veicoli rientranti nella fascia di emissioni di CO2 61-135 g/Km. «Il nostro auspicio è che il contributo di analisi che stiamo portando aiuti

il Governo a fondare la revisione del regime Iva per le auto, almeno per quelle che accelerano la transizione ecologica».

Il personaggio



Alberto Viano
presidente dell'associazione
di categoria Aniasa



1



Peso:74%

Noleggino sicuro e senza sorprese i consigli viaggiano in un podcast

Il servizio

Tutti i consigli utili per noleggiare un'auto in un podcast. È questa l'idea dell'associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio (Aniasa) e dell'Unione nazionale consumatori (Unc). Uno strumento pensato per chi, per esempio, non ha un'auto adatta per andare in montagna o un portabagagli adeguato. Si chiama "Sì, guidare!" ed è disponibile sulle principali piattaforme Spotify, Apple Podcast, Google Podcast, Sreker. «Con questo strumento regaliamo un'esperienza di viaggio – afferma Massimiliano Dona, presidente di consumatori.it – attraverso le storie che raccontiamo in ogni episodio alla guida di diversi modelli di autovetture». Secondo Giuseppe Benincasa, direttore generale Aniasa, si tratta di uno strumento agile, concreto e diretto per saperne di più: «Volevamo rendere ancora più consapevole e responsabile il rapporto tra operatori e clienti, fornendo preziose indicazioni per affittare l'auto in sicurezza ed evitare sorprese». Tra gli episodi già usciti dedicati alle vacanze sulla neve, in collaborazione con Europcar, la voce di Matteo Ranzi di Podcast Italia Network, raccontava il noleggio di diverse vetture (una Volkswagen T-Roc, una Lexus Ux ibrida e una Volkswagen Tiguan) per un week end a Nizza con due bici a bordo, piuttosto che per un viaggio sulla neve. Ma come si fa a scegliere bene un'auto da noleggiare? Tra le regole del buon autonoleggio c'è il consiglio di distinguere le società di rent-a-car da altre agenzie o broker, di verificare la dotazione degli strumenti a bordo (documenti, triangolo o kit pneumatici). – **st.a.**



Peso: 11%

Il caso

Poche auto, allarme turismo “Bisogna prenotare prima”

La carenza di vetture si fa sentire soprattutto in previsione dell'estate. E le società devono fare i conti anche con l'esigenza di una manutenzione top

LUIGI DELL'OLIO

L'arrivo della bella stagione, il periodo dell'anno più importante per i flussi turistici, deve fare i conti con la carenza di autoveicoli dovuta alla crisi dei chip.

Una situazione che si trascina da oltre un anno, da quando cioè ha preso corpo la ripresa economica internazionale creando una forte pressione della domanda rispetto all'offerta, ma che negli ultimi tempi si è aggravata «in conseguenza di alcune scelte commerciali dell'industria automobilistica europea, che ormai immette nuovi veicoli sul mercato con il contagocce e sta cancellando, o in molti casi riprogrammando, la disponibilità di vetture e furgoni per il mondo del noleggio», lamenta Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa.

In sostanza, a fronte di pochi autoveicoli disponibili, alcuni operatori concentrano le vendite sul segmento privato rispetto alle aziende di noleggio, dato che queste ultime offrono margini inferiori a fronte di acquisti massivi. Il rischio reale è che molti turisti faticino a trovare le autovetture nei mesi a venire, mentre di pari passo si prospetta un cambio strutturale nella domanda di fornitura. «Lo spettro di un'apertura ai produttori cinesi si sta concretizzando e il rischio è di avviare un processo senza ritorno» aggiunge Benincasa. Il quale ricorda come i gestori ne-

gli ultimi mesi abbiano reagito alla riduzione del flusso di immatricolazioni tenendo in flotta per più tempo le proprie vetture (in media vengono utilizzate per otto-dieci mesi), anche se ormai i margini su questo versante si vanno esaurendo.

«Dal canto nostro, l'impegno resta a fornire un'esperienza di noleggio veloce, sicura e conveniente, ma come il resto del nostro settore, non siamo immuni dalla carenza globale di chip semiconduttori e dal rallentamento nella produzione dei veicoli, il che significa un numero limitato di vetture disponibili per le società di autonoleggio a livello globale» sottolinea il dg di Aniasa.

Gianluca Testa, managing director, Southern Europe, the UK and European Central Operations di Avis Budget Group. Intanto la società punta a rendere quanto più possibile varia l'offerta, per intercettare le esigenze emergenti dal lato della domanda. «Oltre ad avere in circolazione un parco macchine in gran parte composto da vetture Euro 6d, abbiamo introdotto veicoli elettrici e ibridi nelle nostre flotte per ridurre l'impatto ambientale». Quanto all'aumento della domanda in vista, il consiglio ai clienti è di «prenotare il prima possibile in modo da potersi garantire il noleggio».

Simile lo scenario descritto da Massimiliano Archiapatti, amministratore delegato e diretto-

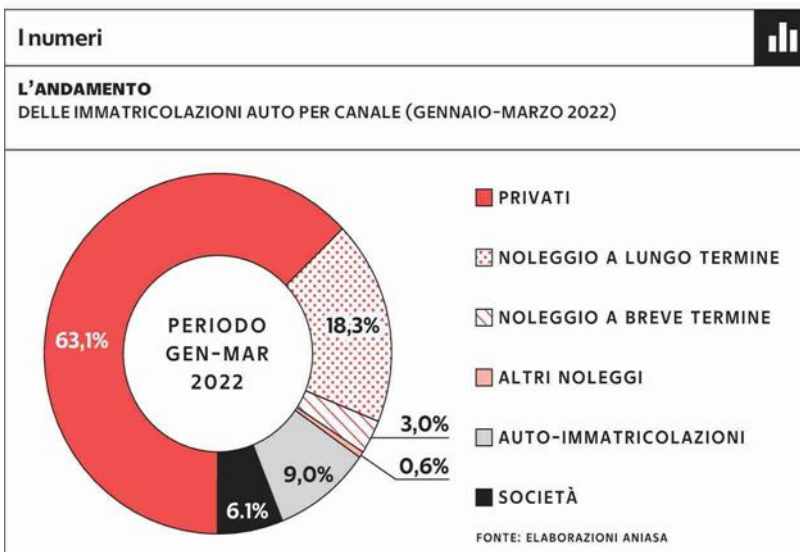
re generale di Hertz Italia. «Per gestire la situazione siamo stati costretti a protrarre la permanenza in flotta delle auto esistenti, pratica però che ha dei limiti: in particolare, per un brand premium come il nostro che investe molto sulla qualità del servizio, avere in flotta auto “fresche” è una preconditione fondamentale».

Di conseguenza, tenere in flotta auto oltre i normali limiti temporali/chilometrici senza certezze di sostituzione, «rende complicato il mantenimento dei consueti elevati standard a cui abbiamo abituato i nostri ospiti». Senza trascurare un altro aspetto: se le auto accumulano un numero di chilometri troppo elevato, lievitano i costi di manutenzione.

La difficoltà di sostituire le auto porta con sé anche un altro problema, l'impossibilità di effettuare la consueta selezione di prodotto. Di conseguenza si lavora con una flotta ridotta, con il rischio di non riuscire sempre a evadere le richieste del mercato. «Per fronteggiare queste situazioni puntiamo sull'acquisto presso i concessionari, pratica però che presuppone prezzi molto diversi da quelli previsti dal canale d'acquisto consueto» conclude Archiapatti.



Peso: 42%



Peso: 42%

Crisi chip, offerte su misura

L'emergenza e le soluzioni

Ci sono forti ritardi nella consegna dei nuovi modelli e il lungo termine ne soffre. Le compagnie corrono ai ripari con soluzioni innovative: contratti "ponte" di abbonamento e varie tipologie di usato

SIBILLA DI PALMA

La crisi dei chip sta mettendo in forte difficoltà il mercato delle auto, portando a importanti ritardi (anche oltre l'anno di attesa) nella consegna dei nuovi modelli. Un problema dovuto alla mancanza di materie prime per la produzione di questi componenti che sta avendo un effetto domino anche sul mondo del noleggio a lungo termine. Si tratta di una nuova sfida per il settore che aveva reagito meglio di altri comparti all'urto della pandemia, essendo basato su contratti pluriennali. Non a caso, secondo i dati di Aniasa (associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital) il noleggio a lungo termine ha raggiunto nei primi nove mesi del 2021 un giro d'affari di 4,3 miliardi di euro, in aumento del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2020. Ha inoltre continuato a crescere la flotta circolante che ha raggiunto quota 977.444 veicoli, in salita del 5,8% rispetto ai primi nove mesi del 2020.

Dati positivi che oggi devono confrontarsi, secondo Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa, con un momento sempre più delicato: «Alla pandemia stanno facendo seguito la crisi dei microchip, il rallentamento della produzione industriale, il costo dell'energia, i più gravi problemi per la crisi internazionale. C'è una carenza di prodotto, molto sentita nelle flotte». Secondo Teofilatto, a questo scenario si contrappone una nuova domanda di servizi di mobilità da parte di aziende e privati. Le imprese di noleggio a lun-

go termine stanno dunque provando a reagire, accordandosi con la clientela per «la proroga dei contratti e rafforzando i servizi di consulenza specifica, proprio per ridurre le ripercussioni delle oggettive difficoltà di approvvigionamento di veicoli». A questo si affianca la proposta di formule di noleggio in continua evoluzione e che puntano a rispondere ai bisogni emergenti dei clienti.

Štefan Majtán, direttore generale di Arval Italia, evidenzia che «la carenza di semiconduttori impatta tutti gli operatori del settore automotive e produce i suoi effetti soprattutto sui nostri clienti, che registrano ritardi sulle consegne delle auto. Per questo stiamo prolungando i contratti in scadenza». In alternativa, «proponiamo Arval Mid Term, servizio di noleggio da uno a 24 mesi che usa auto già presenti nella nostra flotta, in attesa delle consegne delle nuove vetture, oppure veicoli da lotti che pre-ordiniamo e che quindi possono avere tempi di consegna più brevi». Arval ha inoltre lanciato "The Journey Goes On #2", un piano pensato per superare questo periodo di difficoltà che si articola in una serie di azioni, dall'anticipo degli ordini all'allargamento del panel di costruttori al quale affidarsi.

Ad attivarsi è stata anche Leasys (gruppo Fca-Bank) «offrendo alle



Peso: 51%

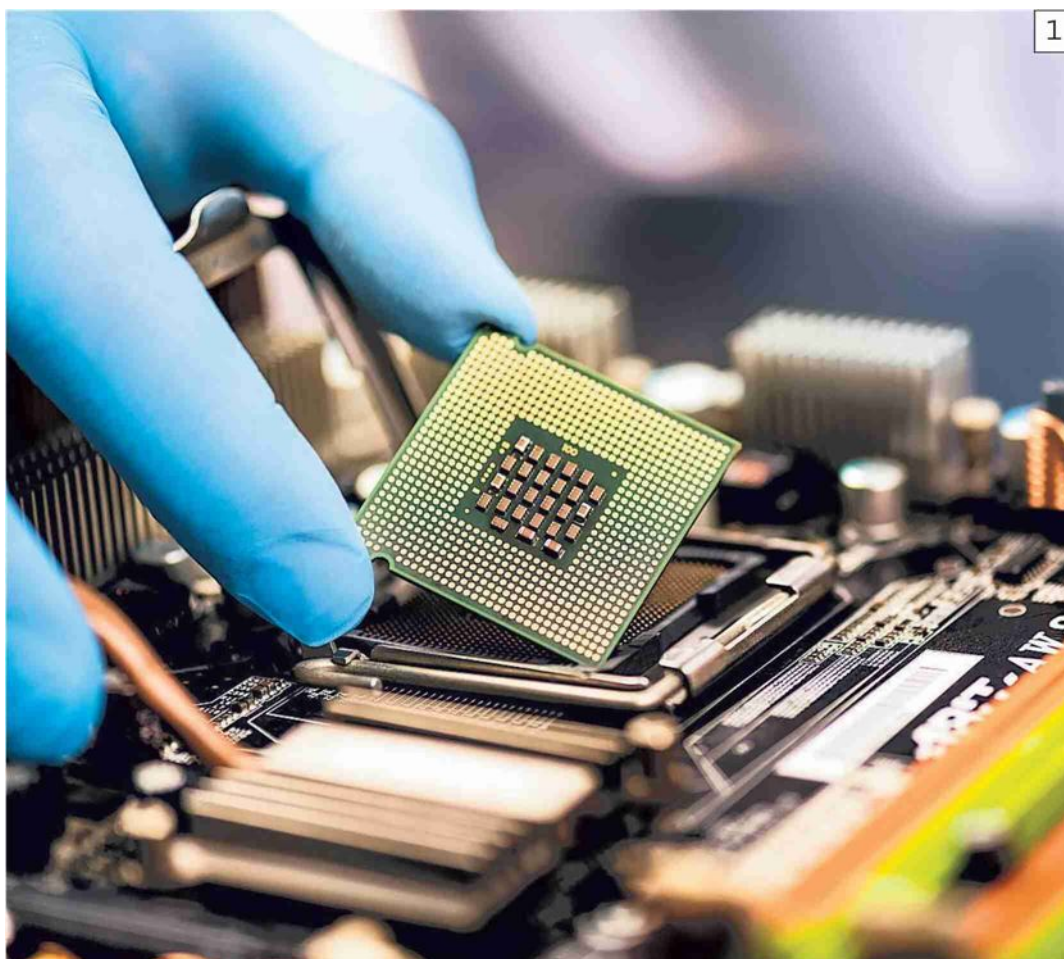
aziende clienti la possibilità di prorogare la propria flotta, così come di usufruire di soluzioni “ponte” di abbonamento all’auto o di noleggio a breve e medio termine» spiega Rolando D’Arco, ceo della società. Inoltre, prosegue, «la carenza delle forniture ha incoraggiato la vendita di vetture usate, trend che avevamo già incentivato facendo leva sulla vendita, anche online, dei veicoli arrivati a fine noleggio».

La crisi pandemica ha poi messo in evidenza l’importanza di intercettare le esigenze emergenti della clientela, a cominciare dalla richiesta di maggior flessibilità. Di qui il lancio di soluzioni come Leasys Unlimited, for-

mula a chilometraggio illimitato dedicata alle vetture elettriche e ibride plug-in, o Leasys Miles, proposta pay per use pensata per chi fa un uso discontinuo dell’auto.

Anche Ald Automotive ha messo a punto soluzioni mirate per far fronte a questa fase di ritardo nelle consegne: «Con Ald 2Life, il nostro prodotto di noleggio dei veicoli usati, abbiamo messo a disposizione dei clienti vetture di qualsiasi segmento e alimentazione, ricondizionate e da noi garantite, raddoppiando i volumi di vendita negli ultimi sei mesi» racconta Antonio Stanisci, commercial & marketing director di Ald Automotive Italia. Fino all’arrivo dei nuovi vei-

coli, il gruppo è inoltre in grado di fornire vetture temporanee di pari segmento rispetto a quelle ordinate. L’obiettivo è poi continuare a implementare soluzioni all’insegna della flessibilità. Come nel caso di Ald Flex, formula mid-term «con cui offriamo la possibilità di noleggiare senza anticipo e di restituire il veicolo in qualsiasi momento, da uno a 24 mesi senza penali».



1

la carenza di semiconduttori sta impattando su tutti gli operatori dell’automotive



Peso: 51%