

LO SCENARIO

## RAPPORTI

## FLOTTE AZIENDALI

# Poche auto e costi aumentati le società guardano alla Cina

L'industria del noleggio non ha ancora raggiunto i livelli pre-pandemia, ma torna a crescere nonostante manchino le vetture. E pensa ad alternative di approvvigionamento. Il presidente Aniasa, Alberto Viano: "Si cercano nuovi canali"

**Marco Frojo**

**L**e attività di noleggio a breve termine stanno provando a superare la crisi avviata dalla pandemia, ma non sono ancora tornate sui livelli del 2019. Complice le difficoltà nell'immatricolare tutte le vetture di cui ha bisogno. È questo il quadro con luci e ombre che l'associazione di categoria Aniasa traccia sulla base dei dati dei primi nove mesi del 2022. Si tratta certamente di un bilancio ancora incompleto ma comunque in grado di dare indicazioni molto precise, visto che la maggior parte dell'operatività del settore si concentra nei mesi estivi.

Nel dettaglio il rent-a-car ha perso un noleggio su tre (-33%) rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre i giorni di noleggio sono diminuiti solo del 17%. Questo significa che il numero di clienti è sceso ma coloro che hanno comunque deciso di affittare un'auto lo hanno fatto per un periodo più lungo rispetto al passato.

Un altro dato negativo è quello che vede diminuire la penetrazio-

ne del noleggio rispetto ai passeggeri in arrivo presso gli aeroporti che, evidentemente, hanno optato per altre soluzioni di mobilità.

Un fattore che ha pesato sull'andamento dell'autonoleggio è stata sicuramente la difficoltà dell'industria automobilistica a soddisfare interamente la domanda degli operatori. A fine settembre dell'anno scorso, infatti, la flotta del breve termine era del 23% inferiore rispetto a quella del 31 dicembre 2019.

«Questo problema è causato principalmente da due fattori: la perdurante scarsità di prodotto sul mercato e le politiche commerciali delle case automobilistiche che continuano a privilegiare altri canali di vendita – afferma Alberto Viano, presidente di Aniasa – Per sopperire a queste dinamiche gli operatori sono oggi impegnati nella ricerca di nuovi canali di approvvigionamento volgendo con maggiore interesse lo sguardo verso la Cina, decisamente più fornita di veicoli. Tale ricerca, unita ai fattori appena descritti

ti e a un disastroso aumento dei costi in doppia cifra (circa il 40% in più rispetto al 2019, trainato in primis dall'inflazione e dal significativo aumento del costo medio delle singole vetture), ha determinato un aumento dei prezzi per giorno di noleggio e conseguentemente del fatturato complessivo del comparto, esclusivamente per compensare gli abnormi costi produzione».

Nonostante queste difficoltà il settore del noleggio nel suo complesso, dunque sia breve che lungo termine, ha visto crescere ulteriormente il proprio peso in termini di immatricolazioni in un mercato italiano dell'auto che ha chiuso il 2022 con un calo delle vendite nell'ordine del 9,5%. Dopo aver a lungo effettuato circa il 25% degli acquisti totali, il noleggio è salito l'anno scorso al 28%



Peso: 82%

grazie a 365 mila immatricolazioni, con la prospettiva di avvicinarsi al 30% nei prossimi mesi. Se prima dunque gli operatori del settore acquistavano una macchina ogni quattro, presto potrebbero arrivare a una macchina ogni tre. Per quel che riguarda i veicoli meno inquinanti i valori sono già oltre: il noleggio ha infatti immatricolato il 30% delle e-car e il 56% delle ibride plug-in.

Complessivamente le immatricolazioni degli operatori di autonoleggio sono cresciute del 9,5%, una performance realizzata esclusivamente grazie al balzo del lungo termine che ha chiuso il 2022 con un significativo più 19% (302.116 auto), a conferma della conquista di nuove fasce di clientela, in particolar modo tra i privati. Il breve termine, come visto, ha invece perso terreno.

«Il noleggio veicoli costituisce oggi un'alternativa concreta ed efficace per la mobilità di cittadini, turisti e imprese italiane – conclude il numero uno dell'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità – Gran parte delle aziende lo hanno già scelto da anni, numerosi privati lo stanno preferendo alla proprietà alla luce dei vantaggi insiti nella formula. Un'ulteriore spinta alla sua diffusione è oggi costituita dagli obiettivi nazionali ed europei di transizione ecologica, per cui il noleggio rappresenta lo strumento più naturale ed efficiente per avvicinarsi, a costi accessibili, a nuovi veicoli a ridotte emissioni, bypassando le incognite relative alla loro gestione e al fine vita. Lo scorso anno, nonostante il continuo stop&go detta-

to dagli annunci di incentivi e dalle successive modifiche della normativa, il settore ha raggiunto una quota di mercato significativa nel segmento delle elettrificate. Con l'auspicio che nel corso del 2023 si possa equiparare al 100% il sostegno degli incentivi anche per chi noleggia una vettura elettrica (al pari di chi l'acquista), la nostra quota è destinata ad aumentare rapidamente e ad accelerare la diffusione di questi veicoli nel parco circolante nazionale».

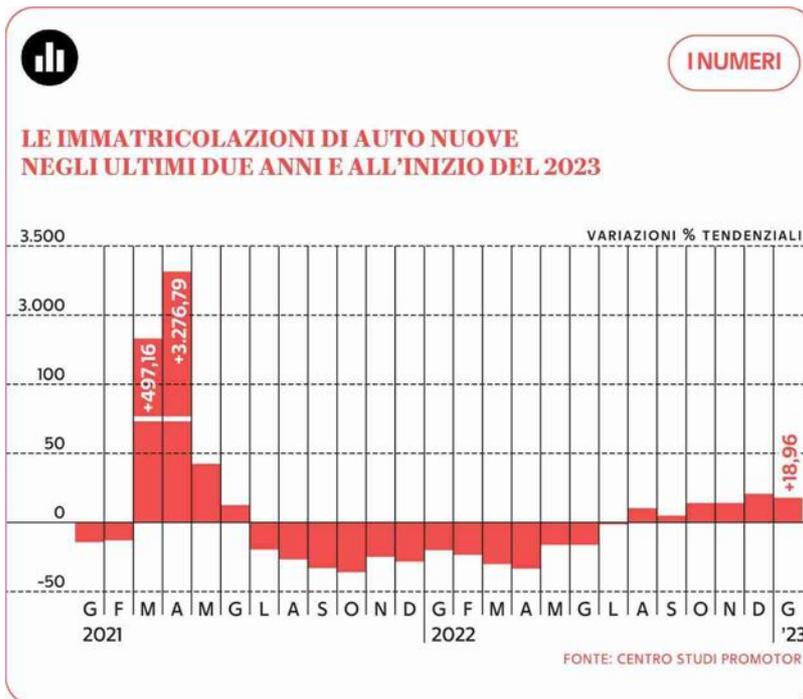


**ALBERTO VIANO**  
presidente  
associazione  
Aniasa

① L'industria automobilistica fa fatica a soddisfare la domanda degli operatori



Peso:82%



Peso: 82%

**LE RILEVAZIONI**

# Il breve termine riparte ma soffre

## Le difficoltà sono soprattutto nel segmento aeroportuale e c'è il nodo carenza di veicoli

**Luigi dell'Olio**

**I**l ritorno ai livelli pre-pandemici richiederà ancora tempo, ma il noleggio a breve termine ha ripreso la strada della crescita. Anche se, alla vigilia delle vacanze pasquali, gli operatori si trovano a fare i conti con la carenza di autovetture. Secondo le rilevazioni di Aniasa, nei primi 9 mesi del 2022 il rent a car ha perso un noleggio su tre rispetto al 2019, mentre i giorni di noleggio si sono contratti del 17% nel confronto a tre anni. La situazione resta difficile soprattutto nel segmento aeroportuale, che fa segnare un'evidente diminuzione della penetrazione del noleggio anche rispetto ai passeggeri in arrivo presso gli aeroporti del nostro Paese. «Gli operatori si trovano, inoltre, a fare i conti con l'impossibilità di raggiungere un adeguato numero di veicoli per rispondere alla domanda di mobilità», segnala Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa. «Si tratta di un fenomeno causato principalmente da due fattori: la perdurante scarsità di prodotto sul mercato e le politiche commerciali delle case automobilisti-

che, che continuano a privilegiare altri canali di vendita». Una situazione non certo ideale alla vigilia della stagione turistica. «Nel 2022 i player hanno sopperito a questa criticità tenendo i veicoli in flotta oltre la canonica durata di 8-10 mesi, ma quest'anno non è possibile seguire la stessa strada, con vetture che hanno raggiunto una permanenza media in parco di oltre 16 mesi». Per sopperire a queste dinamiche, «gli operatori sono impegnati nella ricerca di nuovi canali di approvvigionamento e stanno volgendo con crescente interesse lo sguardo verso i veicoli dei costruttori cinesi, maggiormente disponibili sul mercato. Un trend in fase di ulteriore consolidamento a causa dell'indecisione sui tempi della transizione energetica, che invece di rafforzare la filiera europea sta registrando un progressivo allargamento della presenza asiatica», aggiunge Benincasa.

Massimiliano Archiapatti, direttore generale e amministratore delegato di Hertz, conferma il progressivo avvicinamento alla normalità, anche se in un contesto caratterizzato da una limitata disponibilità di vetture, dal caro-carburanti e – più in generale – dall'inflazione elevata che deprime la domanda di mobilità. «Ci stiamo focalizzando in particolare sulla mobilità elettrica e pre-

vediamo di rafforzare sensibilmente la flotta in questo ambito già nell'anno in corso, con modelli 100% elettrici che renderanno la nostra offerta una delle più ampie del settore». Quindi aggiunge: «In vista dell'attesa ripresa degli spostamenti nelle città d'arte, continueremo con il progetto Hertz in città che prevede il rinnovamento di alcune delle sedi territoriali italiane nell'ottica di rispondere alle crescenti esigenze della mobilità di prossimità».

Guarda con sufficiente ottimismo alla bella stagione anche Raffaella Tavazza, ceo di Locauto Group, pur in uno scenario di ridefinizione dei flussi turistici in entrata, con numeri che restano bassi per gli arrivi dall'Est Europa a fronte di una forte ripresa dal Nord America. «Dal punto di vista dell'offerta, stiamo ancora soffrendo le conseguenze post-pandemia: dopo un biennio nel quale la disponibilità di flotta era stata limitata dalla crisi dei microchip e dei semi-conduttori, quest'anno il problema è diventato la logistica e la distribuzione dei veicoli», aggiunge Tavazza. «La sfida per le società di car rental è far trovare ai clienti le auto giuste al momento giusto pur in uno scenario nel quale si fatica a fare programmazione».



① La situazione del breve termine resta difficile soprattutto nel segmento del turismo



Peso: 35%

## L'OPERAZIONE

# Contratto collettivo a misura di welfare

Aniasa ha avviato una partnership con Edenred Italia che darà accesso ai servizi per ventimila dipendenti delle oltre sessanta aziende associate

**I**l contratto collettivo nazionale di lavoro del settore autonoleggio, sharing mobility e automotive digital, rinnovato lo scorso dicembre, valorizza il welfare aziendale e ne riconosce il ruolo di elemento in grado di migliorare benessere e qualità della vita dei lavoratori, supportandoli anche sul lato economico in un momento caratterizzato da aumento diffuso dei costi e forte inflazione. A seguito di questo cambiamento Aniasa ha avviato una partnership con Edenred Italia, che darà alle oltre 60 aziende associate accesso ai servizi di welfare aziendale. I circa 20.000 dipendenti delle imprese riunite in Aniasa si aggiungono ai 52 milioni di beneficiari globali di Edenred e potranno utilizzare le soluzioni sviluppate e messe a disposizione da Edenred Italia attraverso una piattaforma dedicata, che rende immediato l'accesso a servizi e benefit per i lavoratori e mostra loro esercizi commerciali e attività affiliate.

«La partnership con Edenred Italia – dichiara Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa, – riteniamo sia fondamentale per un maggior avvicinamento delle aziende al concetto di welfare allo scopo di migliorare la produttività. È indubbio che il welfare aziendale assume oggi un ruolo sempre

più importante e strategico ed è un segnale di attenzione ai bisogni delle persone, le fa sentire maggiormente valorizzate».

I servizi e i benefit dedicati ai lavoratori sono diversi: dai buoni pasto, il cui importo viene alzato da 7 a 8 euro, alla possibilità di usufruire dei buoni carburante Edenred, un ulteriore sostegno ai lavoratori dal momento che ciascuna azienda, grazie a quanto stabilito dal decreto sulla trasparenza dei prezzi dei carburanti, per tutto il 2023 potrà erogare bonus benzina fino a 200 euro a persona, totalmente esentasse.

«L'inserimento del welfare aziendale all'interno dei Ccnl rappresenta un passo importante per aziende e lavoratori – dice Fabrizio Ruggiero, amministratore delegato di Edenred Italia – Il dialogo con una realtà associativa importante come Aniasa e la partnership che ne è scaturita aiutano a dare maggiore efficacia agli interventi in materia da parte delle aziende e rendono possibile una maggiore diffusione della cultura del welfare aziendale. In questo le associazioni di categoria insieme alle rappresentanze dei lavoratori ci offrono il loro importante supporto». — **g. cimp.**



Peso: 20%

## LE PROPOSTE

# Ecoincentivi e bollo: la strada del nuovo fisco

## L'industria dell'autonoleggio favorevole alla deducibilità e a un'innovazione dei tributi locali

Giulia Cimpanelli

**E**quiparare gli ecoincentivi per chi noleggia un'automobile a quelli dedicati a chi la acquista e innovare la tassa regionale (più conosciuta come "bollo") per il noleggio: sono queste le richieste che Aniasa, Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della Sharing mobility e dell'automotive digital, porta al governo per una più equa fiscalità dell'auto aziendale e del noleggio. «Vediamo positivamente il lavoro fatto dal governo in primis per quanto riguarda la deducibilità dei costi dell'auto aziendale e la possibilità di un'innovazione dei tributi locali, specialmente per il pagamento del bollo – commenta Pietro Teofilatto, direttore dell'area fisco ed economia di Aniasa –. Vogliamo proporre un regime specifico per il noleggio della tassa regionale. Agganciare il pagamento del tributo alla regione dove viene immatricolato il veicolo non ha senso visto che si tratta di veicoli che circolano in tutta Italia. Perché la Lombardia incassa il 40%, il Lazio il 15% e la Sardegna, per esempio, dove circolano 20 mila veicoli a noleggio durante l'estate, non incassa nulla solamente perché non vi sono le sedi delle aziende di noleggio? La tassa è pensata per la manutenzione di tutte le strade nazionali». Per queste ragio-

ni Aniasa propone un pagamento all'AcI suddiviso tra tutte le regioni italiane. «La Conferenza Stato-Regioni – prosegue Teofilatto – dovrà individuare una formula di equilibrio politico e distributivo di queste entrate».

Nel 2022 il settore noleggio ha immatricolato il 56% delle vetture ibride plug-in sul mercato e il 30% delle elettriche. Anche nel 2023 il noleggio è protagonista assoluto degli acquisti di vetture elettrificate con una quota di immatricolazioni che raggiunge il 56% delle ibride plug-in e il 30% delle elettriche. Quindi quasi quattro auto elettrificate su dieci vendute nel nostro Paese sono immatricolate da società di noleggio. «Rappresentiamo il settore che mette in circolazione la maggioranza dei veicoli elettrici e ibridi e la percentuale ha ancora ampi margini di crescita – specifica l'esperto –. Se vogliamo davvero contribuire alla transizione ecologica, è necessario dare impulso a questo canale premiando il noleggio. Senza contare la funzione strategica del settore nell'immissione in circolazione di vetture usate di ultima generazione, economicamente più accessibili».

La proposta di Aniasa consiste in una modulazione della detraibilità Iva in base ai livelli di emissioni di

CO2, sulla falsariga della normativa relativa ai veicoli aziendali in fringe benefit (legge n. 160 del 27 dicembre 2019, art. 1, commi 632), che stimolerebbe un più veloce ricambio del vetusto parco circolante, con veicoli di ultima generazione a basse emissioni e dotati dei migliori sistemi di sicurezza.

Per una fiscalità dell'auto aziendale e del noleggio più equa occorre anche aggiornare i valori di riferimento fissati nel lontano 1998 in base ad un costo medio per veicolo di 18.000 euro: un valore che, dopo 25 anni, risulta ampiamente superato dalle naturali dinamiche dei costi industriali. Si tratta di portare tale limite ad almeno 25.000 euro, così come di recente è avvenuto per le auto utilizzate da agenti di commercio. Va poi considerata che, a seguito della Riforma Fornero, la percentuale di deducibilità è scesa dal 40% al 20%. «È ora di mettere mano a una riforma complessiva e non ideologica sulla tassazione relativa all'auto aziendale – conclude direttore dell'area fisco ed economia di Aniasa –. Il grave disallineamento



Peso:63%

in ambito Ue ha come conseguenza una situazione di minor competitività delle aziende nazionali, in particolare per l'export, rispetto alle concorrenti europee su un asset così rilevante come l'auto aziendale. Il gap appare ancora più evidente se si raffronta la tassazione su un'auto aziendale media in Italia e negli altri Paesi Ue (prezzo indicativo con Iva di 30.000 euro, ndr): in

Italia si possono dedurre costi complessivi pari a 3.615 euro, contro i 25.210 euro della Germania, i 23.700 della Spagna e i 18.000 di Francia e Germania».

① La proposta di Aniasa consiste in una modulazione della detraibilità Iva in base ai livelli di emissioni di CO<sub>2</sub>.

**40**

**PER CENTO**

La Lombardia incassa il 40%, il Lazio il 15% e la Sardegna invece non incassa nulla

**56**

**PER CENTO**

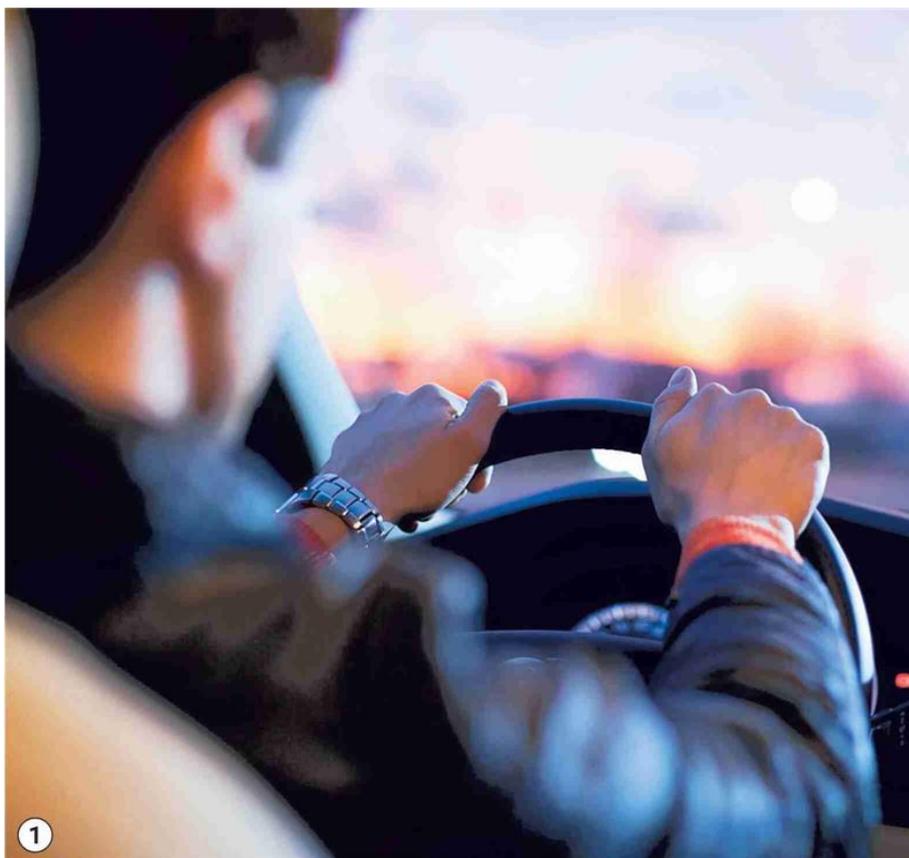
Nel 2022 il settore ha immatricolato il 56% delle vetture ibride plug-in sul mercato



**INUMERI**

**LA FLOTTA DEI VEICOLI A NOLEGGIO  
E LE RICADUTE SUL FRONTE ECONOMICO**

<b>1</b> milione	Numero di veicoli a noleggio in Italia	<b>2,5</b> mld €	Risparmi economici per il Sistema nazionale
<b>250</b> mila	Soggetti contraenti di contratti di noleggio a lungo termine in Italia	<b>2</b> mld €	Contributo alle casse erariali
<b>150</b> mila	Veicoli utilizzati per esigenze di breve termine (turismo, car sharing metropolitani)	<b>500</b> mila	Immatricolazioni di veicoli elettrici o ibridi nel settore autonoleggio
<b>12</b> mld €	Fatturato complessivo del comparto	<b>25%</b>	↓ del mercato nazionale



1



Peso:63%

## IL SETTORE

# Lungo termine trend da record è caccia ai privati

## Le immatricolazioni crescono a doppia cifra e trainano la transizione della mobilità

**Luigi dell'Olio**

**I**l noleggio a lungo termine traina la transizione della mobilità in chiave sostenibile, confermando il suo ruolo di avanguardia nei grandi cambiamenti strutturali in atto. L'ampliamento degli eco-incentivi alle vetture elettriche ed ibride a noleggio, seppur nella misura del 50%, inizia a sortire effetti tangibili. Nei primi due mesi del 2023, sottolinea Aniasa, il settore ha immatricolato il 64% delle vetture ibride e il 31% di elettriche. Numeri che contribuiscono a svecchiare il parco auto circolante, in ottica di sensibile riduzione delle emissioni inquinanti. «Con l'auspicio che presto si possa equiparare al 100% il sostegno degli incentivi anche per chi noleggia una vettura elettrica (al pari di chi l'acquista), la quota del noleggio è destinata ad aumentare ulteriormente e ad accelerare la diffusione di questi veicoli nel parco circolante nazionale», spiegano dall'associazione.

Guardando alle immatricolazioni, i primi 60 giorni del 2023 sono andati in archivio con un incremento del 59,5% rispetto allo scorso anno, per un totale di 64.074. Il noleggio a lungo termine vale il 24,4% del mercato, contro il 57,9% dei privati e il resto distribuito tra società, breve termine e altre forme di noleggio.

Guardando in controluce i segna-

li che arrivano dal mercato, Aniasa si attende soprattutto una spinta della domanda dei privati, i quali hanno spiccata attenzione verso i modelli sostenibili. «È in deciso aumento il numero di singoli che scelgono forme di mobilità pay-per-use rinunciando all'acquisto della vettura: nei primi dieci mesi dell'anno sono arrivati a quota 170 mila, suddivisi tra 95 mila muniti solo di codice fiscale e 75 mila dotati anche di partita Iva», spiegano dall'associazione. Un trend in ascesa anche nel nostro Paese, sulla linea di tendenze ormai evidenti in molti contesti esteri.

Dalle analisi dell'associazione emerge che a spingere gli italiani verso questa formula è in primo luogo la convenienza economica (15% 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: +260% rispetto al 2020, quando erano 65 mila i contraenti privati che utilizzavano il noleggio e il trend - concordano gli analisti che seguono il settore - è destinato a proseguire nei prossimi mesi/anni.

«Nonostante persistano alcune difficoltà nell'approvvigionamento di prodotto nuovo, il noleggio continua a dimostrare la sua tenuta e mi aspetto un anno positivo per il settore», sottolinea Dario Casiraghi, direttore generale di Arval Italia. «Ci attendiamo un'ulteriore spinta della mobilità sostenibile ed è proprio su questo che stiamo concentrando molti dei nostri sforzi». Un altro filone di sviluppo sul quale sta lavorando Arval è l'ottimizzazione dei costi della mobilità, oltre alla ricerca di soluzioni da combinare al noleggio a lungo termine in un'ottica di mobilità a 360 gradi. «Uno scenario che renderà sempre più cruciale la qualità della consulenza, che dovrà essere proattiva verso i clienti», aggiunge Casiraghi.

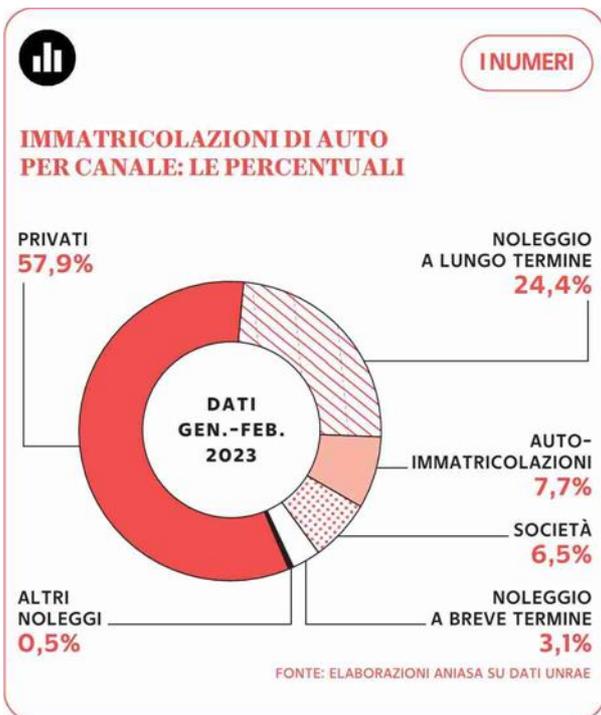
Vede uno scenario di ripresa, ma in un contesto che resta incerto Laura Martini, head of marketing & business development di Leasys. «La crisi della componentistica e il possibile stop ai motori endotermici previsto per il 2035 spinge automobilisti e aziende verso nuove formule di mobilità più flessibili e accessibili»,



Peso:63%

sottolinea. Per poi ricordare che il contesto dell'elettrificazione si sposa con il noleggio, che consente di superare l'incognita insito nelle nuove tecnologie, liberando il cliente da una serie di preoccupazioni contingenti come, ad esempio, quelle legate al rischio di svalutazione dei veicoli. Quanto ai piani aziendali, spiega: «Continueremo a supportare le aziende nella transizione verso una

mobilità più efficiente ed ecosostenibile, anche grazie alla fusione con Free2Move Lease, che si tradurrà a breve nella creazione di una nuova realtà paneuropea del Nlt».



① Sempre più auto green immatricolate spingono lo svecchiamento del parco vetture circolante

**LAURA MARTINI**  
head of marketing & business development di Leasys

**DARIO CASIRAGHI**  
direttore generale Arval Italia



Peso:63%