

## Facciamo il punto: dove si guidano le auto elettriche in Italia?

Quale è la distribuzione geografica delle auto elettriche in Italia? Il recente studio di **Aniasa** e Bain & Company testimonia che gli EV sono diffusi in maniera particolare al Nord, nelle grandi città e nelle flotte aziendali. Non è un caso: ne parliamo con Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company.

Le **auto elettriche** sono un argomento sulla bocca di tutti. Eppure le **quote di mercato in Italia**, si sa, sono ancora marginali: se si fa il confronto con i Paesi del **Nord Europa (Norvegia in primis)**, il gap è evidente.

*Ma potrà davvero essere colmato? E, soprattutto, dove sono diffuse attualmente le auto elettriche nel nostro Paese?* Per rispondere a queste domande, abbiamo interpellato **Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company**. La riflessione sorge spontanea: lo Stivale ha una conformazione morfologica particolare; è lungo, stretto e caratterizzato da parecchie zone montuose e impervie. Difficile pensare che lo **sviluppo dell'e-mobility** possa avvenire in maniera identica rispetto ad altri Stati, come la **Francia** o i **Paesi scandinavi**, configurati diversamente.

**Leggi Anche: un noleggio sempre più green, guarda i dati del Rapporto **Aniasa** 2021**

Questa primavera **Aniasa** e **Bain** hanno condotto una survey su un campione di 1.000 utenti di mobilità per approfondire lo stato dell'arte della mobilità nel nostro Paese. Il titolo, "**L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?**" fa capire come **l'emergenza Covid** abbia costituito, per alcuni aspetti, uno spartiacque tra il passato e il futuro della mobilità, accelerando alcuni trend che erano già avviati.



Ad ogni modo, dallo studio emerge la **centralità dell'auto**, che, anche se le vendite non sono ripartite (**guarda i dati di mercato di maggio**), rimane il mezzo preferito per gli spostamenti degli italiani (**2 su 3 la utilizzano abitualmente**). In altre parole, il ruolo delle quattro ruote è tornato quello – fondamentale – del pre-Covid, mentre, al contrario, a pagare il conto della pandemia sono i **mezzi pubblici**, oggi utilizzati in modo ricorrente soltanto dal 42% del campione. In questo ultimo anno è esplosa la **micromobilità** (e-scooter, e-bike e monopattini), che però, evidenzia lo studio, non sostituisce l'uso dell'auto.

**L'elettrificazione** è il fenomeno preponderante dell'ultimo periodo, ma se l'offerta delle Case (anche per una questione normativa) è in crescita esponenziale, lo stesso non si può dire, almeno nei numeri, per l'utilizzo, specie in certe zone del nostro Paese. Di Loreto evidenzia in particolare **le differenze tra la mobilità nelle città e quella nelle zone di provincia**.

*“Le auto full electric nel 2020 si sono fermate al **2,3% di quota**, un dato positivo perchè in incremento rispetto all'anno precedente, ma ancora basso, quantomeno rispetto agli altri Paesi europei. Se poi andiamo a vedere il dettaglio del 2,3%, questo numero è costruito principalmente nelle grandi metropoli, come **Roma, Milano e Torino**, e in particolare tramite le **flotte**: in queste zone la percentuale di diffusione degli EV arriva al **5%**, mentre se ci spostiamo nelle zone di provincia cala **sotto il 2%** e, per quanto riguarda i privati, raggiunge al massimo **l'1,6%-1,7%**“* **analisi Di Loreto. E al Sud Italia, la quota scende appena all'1%.**



Sintetizzando, prosegue, “*si tratta di un'alimentazione che sta crescendo, ma ogni esigenza di mobilità deve avere la sua offerta. L'Italia, come sappiamo, è lunga, stretta e con gli Appennini nel mezzo, quindi occorre fare attenzione che la transizione energetica sia accessibile a tutti; altrimenti il rischio è quello di avere un 'green divide' marcato tra le diverse zone del Paese*”. In altre parole, considerando anche che **in Italia solo il 12% della popolazione vive nelle grandi città**, il passaggio dalle alimentazioni tradizionali a quelle elettrificate deve avvenire gradualmente e razionalmente, evitando di penalizzare benzina e gasolio, che in alcune zone sono tuttora imprescindibili, a fianco del **Mild Hybrid** e del **Full Hybrid** (che, non richiedendo la ricarica, stanno attualmente trainando i numeri dell'ibrido).

**Leggi Anche: cosa pensano i Fleet Manager dell'auto elettrica in azienda? I risultati della nostra survey**

I motivi delle difficoltà delle auto elettriche nell'affermarsi in alcune zone sono ben fotografati dallo studio:

La percentuale mancante ha già scelto l'auto elettrificata, elettrica o ibrida.

Oggi, quando si parla di elettrificazione, si deve gioco forza considerare anche un fenomeno emerso in maniera evidente dopo l'avvento della pandemia, quello della **micromobilità elettrica**: basti pensare che nei primi sette mesi del 2020 sono stati venduti **125mila monopattini**.



*“La micromobilità sta crescendo, ma occorre tenere in considerazione il fatto che queste soluzioni non solo per tutti: ad esempio, il pendolare preferisce muoversi con l’auto personale, o con il TPL. E-bike e monopattini vengono utilizzati soprattutto come soluzioni occasionali (solo meno del 20% del totale li utilizza più volte a settimana): questo significa che si tratta di forme di mobilità utili e complementare, ma non possono avere la velleità di sostituire nel quotidiano l’auto o il trasporto pubblico locale”.*

#### **FOLLOW US**

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**. Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.

## Car sharing male, noleggio a lungo termine bene: ecco le scelte (forzate) degli italiani



Tutti i dati sono contenuti nella ventesima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità

La pandemia ha colpito duramente il **noleggio veicoli**. Dopo sette anni di aumenti nelle immatricolazioni, lo scorso anno ha segnato una **brusca frenata**. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 tra auto e veicoli commerciali alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo del 32%.

La pandemia ha inciso in modo diversificato sui **differenti business della mobilità pay-per-use**: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing mentre ha tenuto il lungo termine. Tutti i dati sono contenuti nella ventesima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

### **Car sharing in calo nello scorso anno**

Anche il **car sharing ha subito un duro contraccolpo**. A causa della riduzione della mobilità cittadina e del ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi da 13 a 6 milioni, con una riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%.

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del business basato su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi, registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una **riduzione di immatricolazioni del 25%**. La flotta in circolazione è cresciuta fino a 933.000 veicoli, 65.000 dei quali noleggiati da clienti privati. In questo contesto si segnala la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate.

### **Proposta di allargare l'ecobonus auto**

A detta del presidente **Aniasa**, Massimiliano Archiapatti, le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa **transizione ecologica**, auspica di *"abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci"* per accelerare il rinnovo del nostro parco circolante nazionale con oltre il 30% del circolante ante Euro 4.

A suo dire bisogna **raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa**, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione.

Da qui la proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro 6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di **veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4**: *"Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade"*.

## Auto a noleggio: bollo, che problema.



"Sul bollo stiamo rischiando un cortocircuito: la modifica legislativa in vigore dallo scorso anno sulla titolarità del pagamento della tassa di proprietà non più in capo all'azienda di noleggio ma al cliente, non fa che creare ulteriori complicazioni al settore". A parlare è Pietro Teofilatto, direttore Area fisco ed economia di **Aniasa**, l'associazione che rappresenta le aziende che offrono servizi di mobilità, dal noleggio al lungo termine, al rent a car, al car sharing.

### **Bollo: la nuova normativa**

Cosa è successo nello specifico? "A fine 2019 è entrata in vigore una nuova legge (n. 157/2019) che stabilisce importanti modifiche in materia di soggettività passiva del pagamento della tassa auto per i contratti di noleggio veicoli a lungo termine", ci spiega Teofilatto.

Che significa? "Da inizio 2020 l'obbligo esclusivo della tassa di proprietà è passato dal proprietario del veicolo, nella fattispecie la società di noleggio, all'utilizzatore, ovvero il cliente finale, sia esso un'azienda che un privato cittadino. Una rivoluzione che sta producendo molte complicazioni a scapito di un settore che rappresenta oltre un milione di veicoli a noleggio distribuiti verso 150mila soggetti contraenti, di cui 85mila aziende, 2.900 Pubbliche amministrazioni, 60mila soggetti privati, dislocati in 20 regioni diverse che, come se non bastasse, hanno ognuna con una specifica normativa".

## La tassa passa al cliente

Per l'**Aniasa**, la nuova norma è "assurda e complicata", a scapito dei noleggiatori (che sono tenuti a comunicare le generalità del cliente all'ACI la quale poi dovrà trasmetterle alle Regioni di residenza), dei clienti che dovranno provvedere a questo onere che prima era inserito nel pacchetto noleggio e delle stesse Regioni, sottolinea il direttore "per le aziende di noleggio il versamento del bollo era diventato un automatismo, il che ha garantito alle Regioni stesse un gettito puntale e con un margine d'errore praticamente inesistente".

Ora, invece, fa intendere Teofilatto, si rischiano contenziosi tributari. Un dato è certo: "Prescrivendo il pagamento del bollo verso la regione di residenza dell'utilizzatore del veicolo sono stati generati forti disagi e maggiori costi specialmente alle imprese ed alle Pubbliche amministrazioni, che dovranno tenere conto di ogni variazione della residenza e durata dei contratti. Ricordiamo, tra l'altro, che molte Amministrazioni regionali non hanno ancora a disposizione una banca dati aggiornata sui cittadini tenuti al versamento del bollo e sulla regolarità dei versamenti dell'imposta".

In tutto questo "pasticcio, voglio sottolineare il prezioso contributo garantito dall'ACI che insieme ad ACI Informatica (società del gruppo, ndr), sta aiutando concretamente per semplificare le procedure pur nel pieno rispetto della nuova norma. Insomma, ci sta dando una grossa mano".

## Incentivo alle ecologiche: norme capestro

Ma non finisce qui, in materia di tasse automobilistiche, ci sono complicazioni per l'autonoleggio anche in tema di esenzione della tassa concessa da alcune Regioni sulle auto a basso impatto: le ibride, per esempio, mentre ricordiamo che per quanto riguarda le elettriche pure vige una legge nazionale che consente di non pagare il bollo per i primi cinque anni dall'immatricolazione del veicolo.

Tra le Regioni che esentano le ibride dal pagamento del bollo ci sono il Lazio, la Lombardia e l'Abruzzo le quali però, con specifica norma, hanno stabilito che il benefit si applica sia al proprietario del mezzo sia a chi lo noleggia per almeno 12 mesi, ma solo se il veicolo è stato immatricolato nella Regione stessa.

## L'immatricolazione fa la differenza

"Insomma, Regioni come il Lazio, pongono un vincolo stringente all'incentivo", sottolinea Teofilatto, "ricordiamo che le aziende di noleggio possono immatricolare il veicolo in qualsiasi provincia anche se diversa dalla propria residenza. Ma per effetto di una specifica disposizione regionale, per esempio, nel Lazio un'auto ibrida immatricolata al di fuori del territorio della Regione e utilizzata nell'ambito della locazione a lungo termine, non potrebbe beneficiare dell'esenzione del bollo".

Anche questa è una norma contraddittoria, sottolineano in **Aniasa**, perché in antitesi con



l'esigenza di agevolare l'utilizzo di veicoli a basse emissioni, un problema che riguarda molte aziende, ma anche molte Amministrazioni pubbliche, compreso il ministero per la Transizione ecologica, "che da una parte sono tenute a dare il buon esempio e adottare una politica green anche per i propri veicoli di servizio, e dall'altro si trovano a sostenere alti oneri per il bollo se noleggiano veicoli ecologici provenienti da Regioni diverse dal Lazio".

"Si profila un ulteriore rischio cortocircuito con il quadro normativo nazionale vigente in materia di tassa automobilistica", conclude il direttore Teofilatto. "Sta aumentando il malcontento tra i nostri associati, i clienti, compresi gli enti pubblici, che si trovano ad affrontare procedure più costose e complicate anziché semplificate e amiche dell'ambiente. Speriamo che le Regioni riconsiderino al più presto la normativa ed agevolino - non ostacolino - la circolazione di veicoli elettrici ed ibridi nel loro territorio".