

FLEET magazine

2000

20 anni di ANIASA e di FLEET MAGAZINE

di Pietro Teofilatto

Compiere 20 anni in una attività editoriale è un grande risultato. E nel settore automotive è un compleanno che vale molto. Fleet Magazine è stata testimone in prima linea delle dinamiche economiche e sociali che hanno caratterizzato questo ventennio, in cui ancora più di prima i modelli degli spostamenti di persone e cose sono stati soggetti ad un rinnovamento quasi frenetico, modificandosi esigenze, abitudini, operatori, schemi culturali e comportamentali.

Dal numero 1, Fleet Magazine ha osservato e commentato cambiamenti e problematiche, anticipando nuove tendenze collettive e risposte imprenditoriali, fattori che hanno via via messo in evidenza come il rapporto tra noi e l'auto si sia trasformato con un graduale passaggio sempre più generalizzato, dal possesso all'uso, dando nuovi spazi e valori all'utilità legata alla disponibilità del bene.

Venti anni, con una pubblicazione di oltre 200 numeri, che hanno registrato passo dopo passo un periodo in cui l'intero sistema dell'Automotive, come filiera industriale e di servizi, di domanda e di offerta, è cambiato, rivoluzionando territori, assetti economici da tempo consolidati, usi, tecnologie. L'ascesa dei nuovi mercati, le crisi e le trasformazioni in quelli storici, la necessaria riorganizzazione di ogni connessa attività con pesanti riflessi sull'economia e sul lavoro, l'espansione di motorizzazioni alternative sono solo alcuni dei maggiori aspetti che stanno rivoluzionando il sistema, sempre più orientato ad un approccio di servitization o subscription nell'utilizzo di beni e servizi. Venti anni in cui

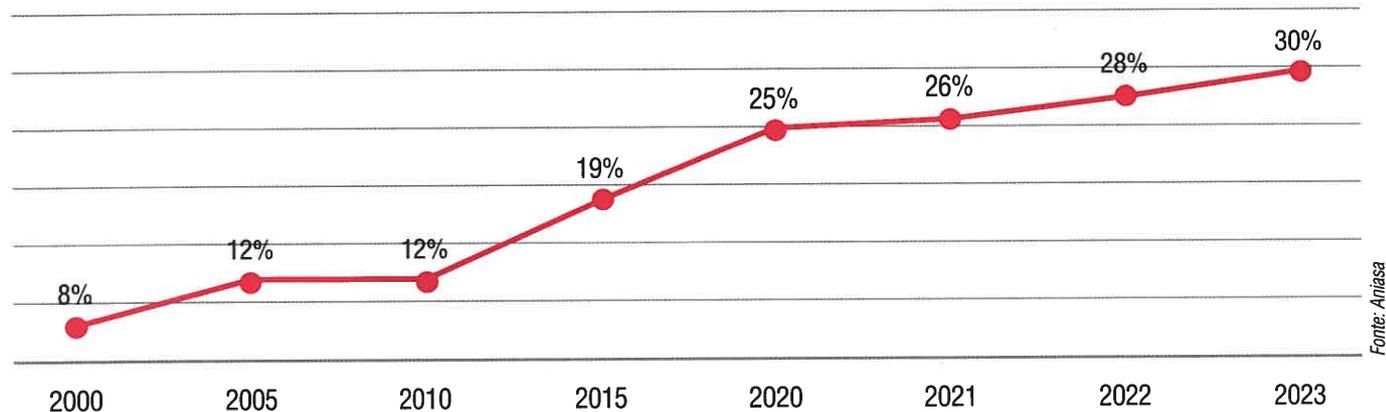


ANIASA ha continuato ad accelerare nel suo ruolo istituzionale, aumentando e intensificando il raggio di azione, affrontando attraverso Fleet Magazine nuove tematiche e nuove questioni. Un rapporto di collaborazione, nella diversità degli obiettivi, che ha promosso e diffuso il settore del noleggio, via via diventato, specialmente negli ultimi anni, fornitore di servizi di mobilità.

Da noleggio a servizi di mobilità

E sì, perché ANIASA ha voluto ampliare il contesto di rappresentanza, affiancando agli storici comparti del noleggio a breve e lungo termine anche le aziende

Incidenza delle immatricolazioni sul noleggio



Fonte: Aniasa

di car sharing e di servizi digitali per l'automotive. Da una parte l'evoluzione della domanda di mobilità, le più agili modalità di impiego dei veicoli, lo sviluppo della "smart mobility" e l'intermodalità nei centri urbani si sono relazionati con la cultura 'pay per use', attraverso piattaforme digitali di servizi utili alla collettività, con una decisa evoluzione tecnologica. Dall'altra, possiamo dire in sintonia, l'utilizzo della telematica e dei big data, sempre più presente nell'automotive con grandi interessi alle informazioni sul veicolo e sulla guida, ha determinato la nascita di nuove realtà imprenditoriali con diverse finalità, coinvolgendo istituzioni, case auto, fornitori di connessione digitale e di tecnologia avanzata, società di assicurazione e di soccorso stradale. Un contesto di trasformazione dei rapporti tra domanda e offerta di mobilità basata e sollecitata dalla app economy, in cui il noleggio veicoli è stato da subito in prima linea. Il comparto del breve termine ha fatto sue le nuove metodologie di prenotazione e di utilizzo dei veicoli, riorganizzando e perfezionando le linee di servizio. Un'evoluzione eseguita anche dal noleggio a lungo termine con l'offerta di nuovi servizi, tutti orientati a risposte anticipatrici delle esigenze di mobilità, sia di aziende che di privati. Ne è derivata

dall'intero settore una risposta semplice ed immediata alle nuove richieste di una clientela che adesso esplora, sceglie, chiede e decide in tempo reale.

Aumentano gli stakeholder di riferimento

Un'associazione come ANIASA deve essere in movimento, deve cercare di anticipare e agganciare le notizie, seguirle e andare sempre a vedere chi sta al di là della collina. Un profittevole ampliamento di orizzonti e di contatti che hanno portato il settore ad un aperto e utile confronto su vari temi con il mondo delle case automobilistiche, della rete dei concessionari e delle organizzazioni di fleet e mobility manager, del settore delle aziende di consulenza automobilistica, dell'emergente mondo della riparazione e della manutenzione delle flotte.

Varie le problematiche affrontate insieme, sempre con intensa laboriosità. Per citarne alcune: dalla prima fase di applicazione del famoso art. 94 comma 4 bis del Codice della Strada (la comunicazione del nominativo del locatario), alla digitalizzazione della PA con il travagliato processo del Documento Unico; dalla tormentata disciplina del pagamento della tassa automobilistica per il NLT, alla normativa sul

fringe benefit, alla questione delle targhe personali. Bisogna riconoscerlo. Sono state tutte occasioni per far conoscere la realtà e le caratteristiche del settore ed il portare avanti questi temi-problemi anche sulle pagine di Fleet Magazine, spesso presentato sulla scrivania dell'interlocutore, è servito a dare maggiore visibilità al noleggio. A far comprendere meglio alle PA coinvolte ed ai vari e compositi Uffici che il noleggio va riconosciuto per le sue valenze.

I valori del noleggio

Il principale valore deriva dai risparmi economici generati annualmente dal noleggio a vantaggio del sistema economico nazionale. L'anno scorso sono stati 2,5 miliardi di euro, a cui si aggiungono altri 2,5 di entrate alle casse erariali, 5 miliardi nonché un indotto aziendale e professionale arrivato a 20.000 addetti distribuiti sull'intero territorio.

In 20 anni il settore, non solo è diventato il maggior canale del mercato automotive nazionale, con una incidenza passata dall'8 al 30%, ma ha anche continuato a svolgere una funzione di forte volano per l'economia, generando servizi di mobilità con vantaggi economici, finanziari e gestionali. E la costante partenza di nuove aziende, spesso Pmi, di noleggio di prossimità, rafforza tali valori.

Ancora. Il noleggio ha consolidato il duplice ruolo di promotore di correttezza e di emersione fiscale, rendendo i soggetti con cui opera automaticamente "contribuenti virtuosi". L'applicazione della normativa fiscale prevista per il noleggio veicoli impone una trasparenza di comportamento con piena "disclosure" delle operazioni effettuate e dei prezzi applicati. È quest'ultima una funzione di grande rilievo, che deve essere maggiormente considerata dai decisori istituzionali.

Si deve aggiungere che il noleggio con la sua flotta è il miglior acceleratore sia della rotazione del parco

circolante, sostituendo il parco gestito ad una velocità pari a 2,5 volte quella derivante dal tasso di sostituzione medio (10 anni), sia della transizione energetica, proiettando la collettività verso sistemi di alimentazione alternativi ed in linea con la transizione, verso l'elettrificazione.

Ed infine esiste un intuibile diversità tra l'anzianità media del circolante nazionale (oltre 12 anni) e della flotta a noleggio (tra i 16 ed i 48 mesi), con altrettanto intuibile differenza nel livello di emissioni di CO2: la flotta a noleggio, 100% Euro 6 e per il 30% elettrica ed ibrida, ha emissioni inferiori in media del 20% inferiori rispetto a quelle del circolante nazionale.

Aumentare l'utilizzo del noleggio, specialmente tra gli utenti privati, ha pertanto forti vantaggi per sostenere il mercato auto, velocizzare la transizione ecologica, favorire l'emersione fiscale, ridurre le emissioni di CO2. Si tratta di obiettivi che devono essere nell'agenda del Policy Maker per proteggere industria europea, economia, ambiente.

Un plauso particolare al settore va per il ruolo di primo piano svolto durante l'emergenza sanitaria del 2020-2021. Il noleggio può vantarsi di non essersi mai fermato e di aver contribuito alla mobilità ed ai trasporti in un momento con amare conseguenze umane, sociali ed economiche.

Fatturato settore	
Anno	Miliardi €
2000	1,1
2005	2,7
2010	4,9
2015	5,4
2019	7,7
2020	8,0
2021	11,8
2022	13,0
2023	14,0

Fonte: Aniasa

Incidenza noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni vetture

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Immatricolazioni vetture	1.360.000	1.575.000	1.875.000	1.971.000	1.910.000	1.928.000	1.393.000	1.475.000	1.335.000	1.590.000
Imm. vetture in Nlt	162.000	190.000	223.000	259.000	261.000	282.000	213.000	259.000	311.000	385.000
Totale	1.522.000	1.765.000	2.098.000	2.230.000	2.171.000	2.210.000	1.606.000	1.734.000	1.646.000	1.975.000
% penetrazione Nlt	11,9%	12,1%	12,2%	13,1%	13,7%	14,6%	15,3%	17,6%	23,3%	24,4%

Il superamento di vincoli antistorici

Le grandi tematiche devono essere affrontate con professionalità e soprattutto pazienza, richiedono tempo e capacità nell'interlocuzione con i soggetti pubblici. A volte, anche con un pizzico di fortuna, è possibile intervenire sulle normative di settore in tempi sufficientemente brevi. A volte occorre invece un periodo temporale indefinito, un numero incerto di incontri e di lettere ed appunti, troppe essendo le concomitanti variabili che incidono, non ultima la stabilità nella carica dello stesso decisore pubblico. ANIASA ha sempre sottolineato nelle sedi istituzionali come in considerazione dei vantaggi economici e gestionali, il noleggio veicoli svolge una funzione rilevante nell'ambito dell'economia, sviluppando crescenti interconnessioni con la domanda di mobilità sostenibile, con l'industria dell'auto e il relativo indotto, con attenzione alle tematiche ambientali, con l'articolato comparto dell'industria turistica e con le sinergie intersettoriali del trasporto e della gestione di infrastrutture.

Per esempio, il problema dei vincoli al noleggio, le limitazioni all'utilizzo di veicoli in locazione per determinate attività, trovava origine nella formulazione dell'art. 84 del Codice della Strada del 1992, laddove il legislatore dell'epoca per vari motivi assumeva una posizione protettiva verso determinate categorie. Solo nel 2017, sempre per esempio, è stato reso possibile locare gli autobus ed altri veicoli per il trasporto di persone con contratti a lungo termine. E solo nel 2020 è stata contemplata la possibilità per

le categorie dei taxi e degli Ncc di poter prendere in noleggio i veicoli per l'esercizio della loro attività.

Altra positiva notizia è targata 2023 e riguarda il noleggio dei veicoli industriali, quelli superiori a 6 tonnellate di portata massima complessiva. Finalmente con una nuova direttiva EU sono stati, seppure in parte, superati limiti risalenti al secolo scorso. Alla fine è stata prevista la possibilità di utilizzo anche nei trasporti nazionali in conto terzi di veicoli o complessi di veicoli presi in locazione da aziende che svolgono noleggio. Si aprono adesso per il settore nuovi importanti scenari di sviluppo. È di certo un business molto impegnativo, ma l'esperienza maturata nella gestione delle flotte aziendali, con oltre 250.000 veicoli commerciali è un buon presupposto operativo per le aziende ANIASA, in un comparto in cui sono comunque necessari forti investimenti, specialmente per l'assistenza e la manutenzione.

Nuovi scenari all'orizzonte per la fiscalità

E in questi ultimi mesi alcune questioni di rilievo cominciano ad uscire dai convegni e dai corridoi, approdando addirittura sulla Gazzetta Ufficiale. Rispetto a vent'anni fa il noleggio ha fatto strada.

Di grande rilievo sono le tematiche fiscali ed il tema più dibattuto è senza dubbio quello dell'auto aziendale, problema storico e ben conosciuto. Abbiamo da decenni un assurdo Tax Divide con l'EU che comprime il comparto business e penalizza le aziende nazionali rispetto ai competitors europei sostenendo un maggior costo nella produzione di beni e servizi.

Oltre alla questione dell'IVA, in Italia si detrae il 40%, è stata sempre rimarcata la questione della parziale deducibilità della auto aziendali: il valore di riferimento non è mai stato aggiornato dal 1998 ed è di circa 18.000 euro, mentre dal 2012 le percentuali sono state ridotte, tanto che oggi si continua nell'assurdo di dedurre solo un giorno a settimana. In altri Paesi EU si deduce invece il 100% e senza limiti.

Se la previsione di una maggiore detraibilità dell'IVA va necessariamente vista nel complesso contesto normativo europeo, un riequilibrio della deducibilità dei costi è invece più fattibile, rientrando in ambito nazionale. Con il nuovo Governo un passo avanti è stato fatto. La legge Delega per la revisione della fiscalità generale approvata l'anno scorso stabilisce proprio la riformulazione della disciplina dei costi parzialmente deducibili per le aziende. Il 2024 sarà momento fondamentale per concretizzare con il previsto provvedimento attuativo tale storica statuizione. Anche il MEF ha compreso che la leva fiscale può dare un forte contributo per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di contenimento delle emissioni dei veicoli prefissati per il 2035 dall'UE. Sappiamo bene come le auto aziendali siano il più rapido e performante canale per immettere sul mercato auto con maggiore eco-compatibilità: ottimizzando i profili tributari ed economici si potenzierebbe la funzione di sostegno all'ambiente esplicita dal comparto, attivando un fondamentale circolo virtuoso.

Il noleggio a lungo termine ha sempre più un ruolo fondamentale nella transizione tecnologica ed ambientale: oggi oltre 90.000 aziende sono supportate

nel processo di rinnovo del proprio parco auto ed accompagnate nella diffusione della mobilità a zero emissioni in linea con gli obiettivi EU di riduzione delle emissioni di CO2. È da rilevare che il comparto NLT è da anni il maggior acquirente di auto elettriche in Italia (il 32% del totale).

Un'innovazione che farà storia: il noleggio sociale

Il 2024 è iniziato con una apertura del Governo, francamente impensabile 20 anni fa.

Nell'ambito della regolamentazione dei prossimi nuovi incentivi all'auto, sono stati stanziati a scopo sperimentale 50 milioni per il cosiddetto noleggio a lungo termine sociale. L'opportunità viene da analogia iniziativa in programmazione in Francia, dove una piattaforma "le leasing électrique" attiva da fine 2023 e gestita dal Ministero dell'Ambiente, sta monitorando l'interesse per le fasce economiche minori verso il noleggio di un veicolo elettrico.

Noleggio sociale, perché lo Stato interviene pagando una parte del canone di noleggio per chi ha un reddito basso. Si tratta di uno strumento ideato per stimolare l'adozione di veicoli elettrici, un nuovo contesto dove ANIASA ed il settore intendono dare il loro contributo di conoscenze ed esperienze. È un ulteriore riconoscimento di quanto il noleggio sia oggi diventato attore principale dell'automotive, in particolare per la sostenibilità ambientale e sociale. E su questo scenario ci sarà la certezza del contributo e dell'impegno di Fleet Magazine. Ci sarà sempre da leggere, apprendere, riflettere.

Incidenza noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni Vcl

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Immatricolazioni Vcl	118.000	133.000	200.000	194.000	182.000	188.000	160.000	184.000	160.000	196.000
Imm. Vcl in Nlt	28.000	29.000	46.000	42.000	42.000	42.000	38.000	45.000	46.000	61.000
Totale	146.000	162.000	246.000	236.000	224.000	230.000	198.000	229.000	206.000	257.000
% penetrazione Nlt	23,1%	21,9%	23,1%	22,9%	23,5%	22,9%	23,6%	25,0%	28,9%	31,4%



UN MERCATO MAI VISTO

Alberto Viano, attuale presidente di Aniasa, racconta gli anni turbolenti del post-Covid, che hanno visto il noleggio arrivare a volumi sull'immatricolato mai raggiunti in precedenza

Due anni che sembrano otto. Da presidente Aniasa ha dovuto affrontare diverse sfide di mercato. Ce le racconta?

Innanzitutto vorrei sottolineare come nei miei due anni di presidenza abbiamo avuto un confronto costruttivo con due diversi governi di colori differenti ma che, entrambi, hanno dato importanza al settore automotive e al noleggio in particolare. Ci hanno ascoltato con attenzione. E per questo devo ringraziare anche il mio predecessore (Massimiliano Archiapatti NDR) che è riuscito a tenere coesa l'associazione. Come settore abbiamo dovuto fronteggiare una situazione che mai si era vista: finito il covid abbiamo affrontato la crisi delle consegne e l'esclusione, come mondo noleggio, del sistema degli incentivi che poi siamo riusciti a recuperare al 50% in un primo momento con il governo Draghi e ora al 100% con l'attuale esecutivo, che si è detto disposto a discutere anche sulla fiscalità dell'auto. Un'attesa riforma che, se arrivasse, annullerebbe il futuro bisogno di incentivi per le aziende e favorirebbe le transizioni.

FM: Possiamo dire che il noleggio non ha solo un valore economico, ma contribuisce a ridefinire la mobilità?

Sì, penso allo svecchiamento del parco auto, alla riduzione delle emissioni, al progresso in termini di sicurezza...

Il mondo del noleggio gestisce un parco circolante totalmente conforme, più sicuro e più sostenibile, ma è anche il principale canale per l'usato sicuro, controllato e con minori emissioni. Il nostro settore immatricula il nuovo con i più alti standard di sicurezza e con le

minori emissioni, che poi mette appunto a disposizione sul mercato dell'usato. Che, ricordiamo, vale circa 3 milioni di transazioni in Italia, contro l'1,6 milioni di auto nuove.

FM: Qual è il ruolo dell'informazione e dell'associazionismo nel portare avanti una "cultura" del noleggio?

Fleet Magazine probabilmente ha visto prima di altri la potenzialità del noleggio. Aniasa nasce dalle società di rent a car, ma poi con il passaggio dalla proprietà all'uso e dal leasing al noleggio, il lungo termine è diventata uno dei pilastri dell'Associazione. Il long term alleggerisce lo stato patrimoniale delle aziende che hanno negli anni dovuto formare delle figure per gestire adeguatamente le flotte, i fleet manager. È fondamentale un continuo aggiornamento per acquisire nuove competenze. Una professionalizzazione che è passata anche dalla cultura che la stampa specializzata in questi anni ha contribuito a costruire e a diffondere.

FM: Il mercato del noleggio è oggetto di grossi cambiamenti, è il segno della maturità di questo settore?

Ci siamo resi conto tutti che il settore del noleggio non è solo un'appendice della filiera automotive, ma una parte importante, grazie anche al suo ruolo di stabilizzatore dei volumi. E se ne è reso conto anche il mercato, visto i tanti investimenti che arrivano sul nostro settore. Il che comporta un primo momento di maturità, anche perché le sfide, dimensionali ma pure tecnologiche, richiedono aziende più grandi, strutturate, ed efficienti. Con personale sempre più formato.

FM: L'elettrificazione è un processo inarrestabile o si possono ipotizzare "marce indietro"? Tra dieci anni le flotte saranno al 100% elettriche?

L'auto non è un prodotto come tutti gli altri, è il secondo investimento per le famiglie Ocse dopo la casa. Non è come la Tv oppure la lavastoviglie, strumenti per cui i cambiamenti tecnologici sono più facili da far accettare al mercato. L'elettrificazione del settore ha registrato una prima consistente crescita grazie agli appassionati di tecnologia, poi c'è stato un momento di rallentamento anche a causa della mancanza di infrastrutture. Ma tra dieci anni faccio fatica a credere che non ci saranno auto non elettrificate. Tra cui anche quelle ad idrogeno. Il trend secondo me è inesorabile, ma ora deve scontare anche i grossi aggiustamenti di listino che le Case stanno facendo, spingendo i potenziali acquirenti a posticipare l'acquisto. E magari un po' meno il noleggio.

FM: Oltre all'elettrico, quali sono le prossime sfide del noleggio?

In primis la maggior permeabilità tra i diversi contratti, che diventeranno sempre più flessibili e che interesseranno anche i dipendenti che non hanno auto assegnate. Una seconda sfida è la massiva produzione di dati che arrivano dalle auto. Nel caso del noleggio oltre il 90% delle auto è dotato di dispositivi telematici. Due sfide che interessano anche i nuovi servizi da proporre. Con auto più o meno elettrificate.

FM: E noleggio a parte, dopo il car sharing e la telematica, quali altri nuovi business o tangenziali al vostro potrebbero entrare in una associazione che guarda al mercato come Aniasa?

Quello che stiamo vedendo è il rafforzamento della parte tecnologica, che aiuta a sviluppare quei servizi sempre più innovativi. Ad esempio il car sharing funziona solo se c'è la telematica. Auto in condivisione che devono ottenere un trattamento fiscale omogeneo rispetto al trasporto pubblico, per entrare a pieno titolo nel mondo del MaaS – Mobility-as-a-Service, necessario per una mobilità cittadina più comoda e veloce.

I tre momenti clou della presidenza Viano

1. Partiamo dall'ultimo tavolo automotive, dove il Ministro Urso ha citato il noleggio sin da subito come modalità importante per acquisire più facilmente auto nuove. Per noi una soddisfazione enorme. Naturalmente l'importanza per il mercato lo testimoniano anche i numeri: il noleggio è arrivato a contare per il 33% delle immatricolazioni nello scorso maggio, stabilizzandosi sul 30% a fine anno. Con il 25% per il lungo termine.
2. Il secondo momento è stato negativo, ma al quale abbiamo risposto bene. Proprio appena diventato presidente abbiamo dovuto affrontare uno scenario mai visto a causa dell'acuirsi della crisi della logistica. Da un mercato da sempre in sovracapacità produttiva, ci siamo trovati senza auto, senza esser preparati abbiamo fatto i salti mortali. Con gli incentivi che hanno premiato solo l'offerta, creando un effetto inflattivo, perché il prodotto mancava.
3. Il terzo momento che voglio ricordare evidenzia la funzione di advocacy che abbiamo avuto per far sì che gli incentivi si estendessero anche agli operatori noleggio. Inizialmente al 50% da novembre '22 e poi al 100% ora.