

AUTOMOTIVE: SERVE UN CAMBIO DI PASSO

Per rilanciare il settore delle quattro ruote e supportare la transizione energetica urge un piano strutturale: lo testimoniano i trend di questo non facile 2021. Intanto, alcuni interventi legislativi dei mesi scorsi hanno finalmente considerato le potenzialità e il ruolo del noleggio

di Pietro
Teofilatto

Se il 2020 sarà ricordato come l'anno drammatico dell'emergenza sanitaria, che stiamo cercando di lasciarci alle spalle, il 2021 sarà ricordato come il primo anno di passaggio, di difficile transizione. Questo vale specialmente per il mercato dell'automotive, termometro dei cambiamenti economici e sociali in atto, caratterizzati da grandi innovazioni ed attese, ma anche da grandi incertezze e problemi da superare.

SERVONO I FATTI

La partecipazione attiva della filiera ai lavori del "Tavolo Automotive" ha prodotto varie proposte, sia di intervento di politica industriale per la riconversione, sia di pianificazione pluriennale di sostegno

all'acquisto di veicoli a zero e bassissime emissioni. In questa fine 2021 - in occasione della programmazione economica del futuro del Paese - le istituzioni, al di là dello stop and go degli incentivi statali e delle differenti misure a livello locale, non sembrano intenzionate ad intervenire sul comparto con un adeguato quadro di misure. E' invece diventato intenso il dibattito sul fatto che la conversione dell'automotive verso l'elettrificazione, tassello fondamentale per la trasformazione in chiave 'green' del sistema, vada inquadrata in un contesto di neutralità tecnologica. In ogni caso, non è più rinviabile una politica di supporto organico. La mancata previsione di un intervento strutturale nella Legge

di Bilancio si aggiunge all'assenza di misure specifiche nel PNRR nella componente "transizione energetica e mobilità sostenibile". Una situazione paradossale, in cui l'Italia sembrerebbe non impegnarsi a indirizzare imprese e privati verso autoveicoli a minor impatto ambientale (dimenticandosi anche della vocazione manifatturiera e della tutela dei livelli occupazionali automotive).

A gran voce si chiede un piano strategico per il rinnovo del parco circolante, ancora tra i più vetusti ed inquinanti e meno sicuri, promuovendo una maggiore diffusione di veicoli ad alimentazione elettrica ed ibrida, non vanificandone il positivo trend avviato negli ultimi anni. Con un rallentamento di tali alimentazioni, l'Italia non raggiungerebbe i target sulla penetrazione nel circolante dei veicoli ecologici stabiliti dal Piano Nazionale Energia e Clima e di riduzione delle emissioni di CO2 al 2030 e al 2050, sottoscritti dal nostro Paese.

LA CHIUSURA DEL 2021

Uno scenario quindi particolarmente impegnativo, mentre il 2021 si avvia a chiudersi con un complessivo inferiore alle 1.500.000 unità, quasi 420.000 auto in meno sul 2019 (un calo del 21,7%), ed un ulteriore invecchiamento del circolante, ormai vicino agli 11 anni di media. I dati a fine ottobre dipingono una situazione debole, attendista, confusa. Strette dalla carenza dei componenti elettronici, le Case, pur promuovendo incessantemente nuovi modelli, sono costrette a tuttavia a rallentarne via via le consegne, limitando l'interesse all'acquisto.

Anche il noleggio sta risentendo di tale situazione con maggiori attese sul flusso delle consegne: è difficile intravedere possibili miglioramenti a breve, tanto da

Gli ultimi anni a confronto

Immatricolazioni per utilizzatore	Gen/Ott 2021	Gen/Ott 2020	Gen/Ott 2019
Privati	801.000	718.000	937.000
Noleggio	283.000	231.000	370.000
• breve termine	61.000	60.000	133.000
• lungo termine	222.000	171.000	237.000
Autoimmatricolazioni	124.000	123.000	244.000
Società	70.000	58.000	82.000
	1.278.000	1.130.000	1.633.000

Fonte: elaborazione su dati UNRAE

rendere realistica una chiusura del 2021 con un volume complessivo di 320.000 unità.

**NOLEGGIO:
PROVVEDIMENTI POSITIVI**

Sul fronte normativo il noleggio ha potuto apprezzare vari interventi legislativi che, finalmente, ne considerano le caratteristiche e le potenzialità. Se resta ancora da innovare profondamente la dibattuta e controversa regolamentazione del pagamento della tassa automobilistica regionale, che ha visto il settore del noleggio a lungo termine assumere volontariamente e responsabilmente il ruolo di sostituto di imposta, si può constatare che qualcosa si è mosso su vari fronti normativi.

1) Incentivi per l'usato Euro 6

A fare da apripista è stato il Sostegni bis che ha previsto un primo stanziamento di 40 milioni di euro, allargando gli incentivi anche all'usato Euro 6. Una misura fortemente auspicata da Aniasa presso il MISE. Il noleggio, con il suo continuo turnover dei veicoli, è infatti in grado di fornire usato fresco e garantito, accelerando il rinnovo del parco con veicoli usati di ultima generazione Euro 6, ibridi ed elettrici, più facilmente accessibili anche dal punto di vista economico.

2) Gradualità per il Documento Unico

Il timore di rischi di stop del processo immatricolativo per le flotte in sede di prima applicazione delle disposizioni sul Documento Unico è stato di notevole preoccupazione per il noleggio. L'ampliamento del periodo di sperimentazione e l'apertura di un tavolo di confronto la scorsa primavera presso il Dipartimento per la Mobilità Sostenibile del MIMS hanno consentito

Noleggio veicoli - Principali contravvenzioni 2017-2020				
Infrazione	2017	2018	2019	2020
Accesso abusivo nelle ZTL	26,1%	30,1%	33%	32%
Limite di velocità non oltre 10 km/h	15,7%	19,5%	22,5%	26%
Velocità superiore a 10 km/h e non oltre 40 km/h	15,5%	14,3%	16%	17%
Circolazione su strada riservata a mezzi pubblici	7,5%	6,6%	5,5%	5%
Mancato pagamento pedaggio autostradale	2,6%	2,7%	2,8%	4%

Fonte: elaborazioni Aniasa

di rappresentare le caratteristiche del settore, risolvendo non poche difficoltà informatiche. La transizione al Documento Unico (digitalizzazione dei documenti di circolazione e proprietà) deve infatti rappresentare un cambiamento rivoluzionario per il comparto dell'auto, semplificando e velocizzando i procedimenti di immatricolazione.

3) Contravvenzioni

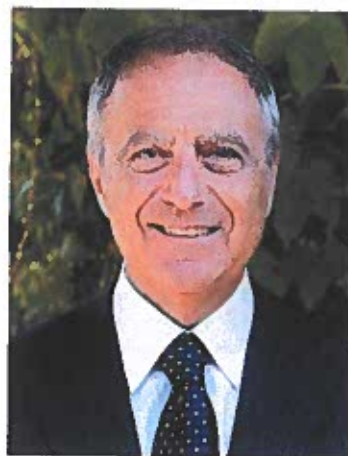
La crescita del noleggio si riflette fisiologicamente in un aumento delle infrazioni al Codice della Strada, coinvolgendo amministrativamente le PA interessate e le imprese locatrici.

Ma il contenzioso derivante da alcune ordinanze della Cassazione, secondo cui obbligata al pagamento della sanzione era comunque l'impresa di noleggio, stava assumendo proporzioni preoccupanti, considerando che il 90% delle violazioni è ora riscontrato da remoto, senza cioè l'immediata contestazione al driver. Con la pandemia molte PA, per proprie inefficienze burocratiche, hanno notificato direttamente alle aziende di noleggio multe ed azioni esecutive massive, spesso riguardanti gli ultimi 5 anni, senza chiedere preventivamente di conoscere i dati dell'effettivo trasgressore. Un contenzioso che minacciava di far abbassare la serranda a tante piccole realtà aziendali, a cui venivano notificati verbali per importi superiori addi-

rittura al fatturato giornaliero.

Per porre fine all'aumento di ricorsi e ristabilire con urgenza sicurezza e responsabilizzazione alla guida, con il recentissimo DL Infrastrutture in sede di conversione, a fine ottobre, è stato rafforzato il dettato normativo dell'articolo 196 del Codice della Strada, stabilendo la responsabilità esclusiva del locatario e del conducente (se persona diversa) in caso di infrazione commessa con un veicolo a noleggio.

Il 2021 si avvia a chiudere con un complessivo inferiore alle 1.500.000 unità, quasi 420.000 auto in meno sul 2019 (un calo del 21,7%), ed un ulteriore invecchiamento del circolante



Pietro Teofilatto, Aniasa