

FLEETIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

POLESTAR 4 SUV COUPE' ELETTRICO



DOSSIER
POLESTAR
4

ANIASA
ELETTRICO IN
FLOTTA

EV FOCUS
L'ELETTRICO
NON È IN
CRISI

Auto elettriche in flotta

L'intervista a

Pietro Teofilatto

*Direttore area fisco ed economia
ANIASA*



di redazione Milano



A che punto è l'elettrico a noleggio/flotte?

Rispetto ad altri **Paesi EU**, il mercato dell'elettrico in **Italia non riesce ancora a superare la soglia del 5%**. Dopo il boom del 2021 (+107%) dovuto agli **incentivi**, il biennio 2022 - 2023 ha registrato un'incidenza del **3,7 %** e del **4,2%**. Una situazione ancora lontana dagli altri Paesi EU, in cui primeggia la **Scandinavia** con il **46%**, seguita dal **31%** dell'**Olanda** e dal **20 %** del **Belgio**. In **Italia** l'alimentazione elettrica continua ad essere sostenuta **prevalentemente dalle flotte e specialmente dal noleggio**. I dati parlano chiaro: nel 2023 il **30% delle auto elettriche è stato immatricolato dalle imprese di noleggio**. E sono le **aziende** per l'**80%** ad essere i **maggiori clienti**, seguite dai privati con il **15%** e dalle **PA** stazionarie a quota **5%**. L'elettificazione delle flotte è pertanto partita, specialmente per le **esigenze di mobilità in ambito cittadino** o comunque laddove non si percorrano **30-40.000** chilometri all'anno, casi in cui il **diesel continua ad essere preferito**. La commercializzazione di nuovi modelli elettrici con **maggiore autonomia** (e una progressiva riduzione dei costi) ed l'alta densità di colonnine pubbliche—a fine 2023 oltre **54.000** sull'intero territorio—sono fattori che supporteranno maggiormente la migrazione verso il green. Serve anche una maggior attenzione della PA. Per esempio chiarendo il **regime fiscale per i rimborsi delle ricariche per veicoli ad uso promiscuo** effettuate con utenze domestiche. E' infatti necessario eliminare lo svantaggio fiscale rispetto a quelli endotermici, non **tassando a fini Irpef tali rimborsi**, equiparandoli a quelli derivanti dai rifornimenti di carburante rimborsati (e quindi sostenuti) dal **datore di lavoro**, nel caso di veicoli endotermici assegnati in uso promiscuo.

Alla ricerca del ruolo degli incentivi nella Transizione Energetica: una chiave decisiva o solo un tassello del puzzle?

Un Miliardo di Euro per il rilancio del mercato

Annunciato a fine anno scorso e confermato a febbraio dal **Tavolo Automotive**, il pacchetto degli **incentivi automotive** sta per andare in **Gazzetta Ufficiale** ed il mercato usufruirà da maggio di uno dei maggiori stanziamenti per il suo rilancio, quasi un miliardo. Solo per l'auto ci sono **790 milioni**, a cui si aggiungono **incentivi per motocicli e VCL**. E poi ritornano gli **aiuti per le auto usate**. Per andare incontro all'orientamento reale della domanda, **umentano i fondi destinati alle elettriche e soprattutto alle endotermiche, mentre diminuiscono drasticamente quelli per le plug-in.**

Per il **nolegg** è previsto l'aumento dal **50 al 100%** della misura degli incentivi, con un completo riequilibrio rispetto all'**acquisto ed al leasing finanziario**. E poi ci sono **50 milioni** destinati al "**nolegg a lungo termine sociale**", un'innovazione storica, **attiva in Francia da metà 2023**. In pratica lo **Stato interviene, pagando una parte del canone di nolegg**. Si tratta di uno strumento ideato per stimolare l'adozione di **veicoli elettrici** anche da parte di chi ha un **reddito basso**. Per renderlo operativo servirà un **decreto ministeriale** da approvare entro **120 giorni** ed a cui **ANIASA** intende dare il suo insostituibile contributo di conoscenza ed esperienza. E' un ulteriore riconoscimento di quanto il **nolegg sia oggi attore principale dell'automotive**, specialmente per la sostenibilità ambientale e sociale. In generale gli **incentivi economici hanno un difetto**: non sono strutturali e tendono ad **alterare il mercato per periodi brevi**. Il **Ministro Urso** ha chiarito che il 2024 sarà utilizzato per verificare il funzionamento delle agevolazioni, ed eventualmente procedere ad una loro revisione. In altri termini, per quest'anno gli **aiuti statali dovranno stimolare la domanda**. **Se non saranno efficaci saranno rivisti per sostenere direttamente l'offerta**, in particolare quella di origine italiana, senza escludere incentivi per nuovi stabilimenti industriali nel territorio. L'immissione di veicoli preferibili in termini di emissioni e di sicurezza potrebbe in futuro anche essere oggetto di una **tassazione premiante in un quadro fiscale stabile nel lungo termine**.



Presentato il 23° Rapporto ANIASA: in salute le attività di noleggio a breve termine, corre il lungo termine, stabile il car sharing. La flotta raggiunge 1,3 milioni di veicoli.

Il **settore del noleggio veicoli continua a crescere in Italia**, mantenendo stabilmente il **30%** delle immatricolazioni nazionali, con una crescente presenza di **veicoli green**. Il **33%** delle nuove **vetture elettriche** e il **53%** di quelle **ibride plug-in immatricolate sono a noleggio**, contribuendo a una **flotta complessiva di 1,3 milioni** di unità. Tuttavia, l'attesa degli **incentivi governativi** ha rallentato gli ordini e le nuove immatricolazioni negli ultimi mesi. Il **Rapporto ANIASA**, presentato nella sua **23esima edizione**, offre una panoramica dettagliata di questo settore in continua evoluzione. Nonostante una graduale ripresa nel mercato dell'auto nel 2023, il **noleggio veicoli ha continuato a crescere** in modo significativo, raggiungendo un giro d'affari di **14 miliardi di euro** e una **flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione**. Tuttavia, l'andamento del settore è stato influenzato dalla pandemia e dalla crisi dei chip, con una significativa perdita di clienti rispetto al 2019. Il **noleggio a breve termine** ha registrato una **forte ripresa nel 2023**, con un aumento del fatturato, del numero di **noleggi** e della **flotta** complessiva. Tuttavia, rispetto al 2019, manca ancora circa un cliente su cinque. Al contrario, il **noleggio a lungo termine ha continuato a crescere**, superando i **10,6 miliardi di euro di fatturato** e registrando una crescita delle immatricolazioni del **23,6%**. Il **car sharing** sta vivendo una nuova fase, con un **calo dei noleggi** rispetto al pre-pandemia ma un **aumento della durata media dei noleggi**, suggerendo una tendenza verso **formule weekend o pluri-giornaliere**. Nel primo trimestre del 2024, il noleggio veicoli ha continuato a crescere, rappresentando il **31% delle immatricolazioni nazionali**. Tuttavia, l'attesa degli incentivi ha portato a una contrazione delle immatricolazioni nel noleggio a lungo termine. Il Presidente ANIASA, **Alberto Viano**, ha sottolineato l'importanza di una transizione verso forme di mobilità basate sull'uso e ha auspicato l'**implementazione di nuovi incentivi fiscali per favorire la diffusione dei veicoli elettrici**. Un **riequilibrio della fiscalità sull'auto aziendale** potrebbe portare a una significativa riduzione delle emissioni inquinanti e a una maggiore sicurezza sulle strade italiane.



Nuove sfide e tendenze nel mercato automobilistico italiano: l'analisi di ANIASA e Bain & Company

Lo scorso anno, il mercato automobilistico italiano ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un **aumento significativo del 19%**. Questo è stato un respiro di sollievo per un settore che è ancora lontano dai livelli pre-pandemici e che cerca un nuovo equilibrio. Un dato positivo è rappresentato dall'**aumento delle vetture ibride**, che ora costituiscono il **42%** del mercato, segnando una trasformazione evidente delle preferenze dei consumatori, con una **netta tendenza dal diesel alla benzina**. Il canale del **noleggio** ha raggiunto un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi europei. Tuttavia, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una prevista quota di mercato del **7%** entro il 2030. Questo potrebbe avere un impatto significativo su Paesi come l'**Italia**, il **Regno Unito** e la **Francia**, che sono tra i principali importatori di veicoli. Il recente studio condotto da **ANIASA e Bain & Company**, intitolato "**Casa e Chiesa nel settore dell'auto**", ha evidenziato che il **settore automotive italiano è destinato a cambiare radicalmente**. Il 2023 ha visto un ulteriore aumento delle vetture ibride, ma questo non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO₂, che rimane una questione critica. **La tendenza verso vetture a benzina o mild hybrid** solleva interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Il noleggio a lungo termine ha continuato a crescere, mentre il settore del car sharing sta vivendo una nuova fase, con una diminuzione dei noleggi ma un aumento della durata media delle prenotazioni. Nel primo trimestre del 2024, il noleggio ha registrato una nuova crescita, rappresentando il **31%** delle immatricolazioni nazionali. Il Presidente di ANIASA, **Alberto Viano**, ha sottolineato che **sempre più italiani preferiscono il noleggio anziché l'acquisto**, considerando l'incertezza sulle alimentazioni da scegliere e le limitate capacità di spesa. Questo trend è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni, anche se è stato rallentato dagli annunci degli incentivi governativi. In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale richiede un'attenzione particolare da parte dell'Europa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, è fondamentale che le case automobilistiche europee si adattino ai cambiamenti nelle abitudini di acquisto dei consumatori e si concentrino sulla sostenibilità ambientale del settore, mantenendo al contempo un'attenzione sulla sostenibilità economica.