

L'intervista



Pietro Teofilatto

**Direttore area Fisco ed
Economia di ANIASA**

A che punto è l'Italia?

FLEETIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

FIT FOR 55

"Fit for 55" è la proposta che la Commissione EU ha presentato a luglio scorso come passaggio fondamentale per raggiungere entro il 2030 l'obiettivo dell'abbattimento del 55% delle emissioni di CO2 rispetto al 1990, accelerando il percorso per portare al loro azzeramento nel 2050.

*L'automotive rientra in pieno nella prospettata rivoluzione ambientale, con standard più rigorosi sulle emissioni di CO2: tutti i veicoli immatricolati a partire dal 2035 dovranno "essere a emissioni zero", un'autostrada per le alimentazioni alternative, per l'elettrico e l'idrogeno. Per garantire agli automobilisti di poter ricaricare i propri veicoli saranno necessari notevolissimi investimenti nelle infrastrutture. E' un problema non da poco, visto che la Commissione ha indicato che i Paesi EU si dotino di una rete pubblica di ricarica di **6 milioni di colonnine** per il 2030. In Italia abbiamo oggi 13.500 colonnine e nel PNRR sono stanziati 750 milioni per raggiungere quota 100.000 entro il 2030, un obiettivo ambizioso e molto impegnativo. Bisogna anche ricordare che i veicoli a combustione interna nel 2030 saranno ancora decine di milioni. Ritengo che l'imposizione dall'alto delle nuove alimentazioni potrebbe scontrarsi con un mercato che necessita di maggior tempo per tale rivoluzione.*

Quale è il ruolo del **NLT**

*E' evidente che, in relazione al più elevato turn-over, le **flotte a noleggio** sono il più rapido volano per l'introduzione nel parco circolante di veicoli con alimentazioni alternative. La recente previsione del **DL Sostegni bis** di incentivi per l'usato Euro 6, a fronte della rottamazione di veicoli ante Euro 4, promuove proprio una maggior diffusione nel parco circolante di queste tipologie di veicoli. I dati del primo semestre 2021 confermano che in Italia il principale conduttore dell'ascesa dei veicoli più ecocompatibili è sempre il noleggio a lungo termine che ha rappresentato sul totale del mercato nazionale il 31% delle immatricolazioni di autovetture elettriche e ben il 48% delle ibride. Il pacchetto di proposte della Commissione dovrà comunque essere sottoposto a un lungo e articolato iter autorizzativo: sarà infatti valutato da ogni Paese e nei prossimi mesi non sono escluse modifiche alle misure*



una necessità e un beneficio?

l'assetto urbanistico delle nostre città. Vanno quindi rimossi ostacoli di natura spesso burocratica che ne ostacolano una più ampia diffusione: un'auto privata rimane di solito parcheggiata circa il 95% della sua vita, al contrario di un'auto condivisa che è in continua circolazione. Superata la fase negativa causata dalla pandemia, per un suo definitivo rilancio sono oggi però necessari e non più rinviabili interventi strutturali delle pubbliche amministrazioni e del Governo. Come ANIASA, abbiamo presentato varie proposte. Si va dall'abolizione del canone annuale, che si paga alle amministrazioni comunali per ogni veicolo in sharing, all'Iva ridotta al 10%, in vigore per il trasporto urbano di persone, anziché quella ordinaria del 22%. E poi inserire il car sharing nel cosiddetto Buono Mobilità, che contempla la copertura del 60% della spesa (fino a un massimo di 500 €), per l'acquisto di biciclette e monopattini, e per l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa ad uso individuale.

i Semiconduttori mandano in Tilt il mercato auto, quali sono le strategie del NLT?

I disagi per l'approvvigionamento dei semiconduttori si sta rilevando un enorme problema anche per l'industria mondiale dell'automotive. Le ultime stime indicano una perdita di 210 miliardi di ricavi nel 2021, con una ripresa della regolare distribuzione solo nel 2023. In termini di veicoli si parla di un calo della produzione di 7,7 milioni di unità. Una carenza che si accompagna anche a quella di varie materie prime fondamentali per l'auto, come le resine e l'acciaio. E' oggi difficile fare previsioni. Quello che è certo che non ci sarà spazio per errori.

La mancanza di prodotto, produrrà un rallentamento in tutta la filiera, un inevitabile allungamento dei tempi, anche dell'introduzione di auto più ecocompatibili. Come da precedenti esperienze congiunturali, le imprese di noleggio a lungo termine si sintonizzeranno ancora di più con la clientela di aziende, PA e con quella sempre più numerosa dei privati per raccogliere e gestire le diverse esigenze. E' immaginabile quindi una proroga dei contratti in essere, che passeranno a una durata media di 48 mesi, ma anche la ricerca di rifornimento di veicoli in pronta consegna, senza quindi particolari optional. Ci sarà quindi anche una maggior attenzione sul mercato dell'usato, che diventerà, viste le caratteristiche, estremamente apprezzato. Ma i fleet manager e gli uffici delle aziende di noleggio troveranno la migliore soluzione per garantire i servizi di mobilità.