

L'analisi

L'HARAKIRI ITALIANO SU REGIME IVA E INCENTIVI

di **Gian Primo Quagliano**

Non è difficile capire che, se un prodotto di cui si può rimandare l'acquisto viene oggi venduto a 100 e si comunica che domani potrà essere acquistato a 95, i potenziali acquirenti non acquisteranno oggi. Ciò nonostante, il Governo ha ripetutamente promesso per il 2022 incentivi per l'acquisto di automobili che in gennaio, in febbraio e in marzo non si sono visti. L'effetto è stato devastante. Nei tre mesi si è tornati a livelli di immatricolazione degli anni '60 del secolo scorso. Purtroppo la mancanza di incentivi non è il solo elemento che pesa sulle sorti del mercato dell'auto che al momento è alla canna del gas. Ci sono seri problemi di disponibilità di autoveicoli legati alle difficoltà di reperimento di microchip, vi è un quadro economico in rallentamento, i prezzi di molti prodotti essenziali sono in rapida

crescita, vi è un problema di caro-carburanti (solo in parte attenuato dal Governo) e vi è anche una guerra in Europa che turba i sonni di tutti. Questo è il quadro e le prospettive non appaiono fauste.

Quanto detto finora vale per gli acquisti dei privati. Una parte importante del mercato dell'auto è costituita però dalle aziende. Anche questo segmento di mercato è esposto ai freni di cui abbiamo detto, ma rispetto agli altri paesi europei ha da tempo memorabile una ulteriore pesante penalizzazione, che determina per le aziende maggiori costi di mobilità aziendale rispetto alle concorrenti europee. Nel 1989 l'Italia stabilì che l'Iva non fosse detraibile sulle autovetture ottenendo una esenzione temporanea da parte della Ue che invece prevede la piena detraibilità dell'Iva anche sulle autovetture. L'esenzione

temporanea venne poi sistematicamente prorogata finché il 14 settembre 2006 la Corte di Giustizia europea condannò l'Italia e le impose il ritorno alla normalità europea, cioè alla piena detraibilità dell'Iva. Il Governo riuscì però ad ottenere una nuova deroga, sempre temporanea, per applicare una detraibilità limitata al 40%. Il prossimo termine per rinnovare questo scandalo scade il 1° aprile. Alberto Viano, presidente di ANIASA che è l'associazione delle aziende di noleggio, intervenendo a Fleet Manager Academy il 15 marzo a Milano, ha chiesto che il Governo non chieda ancora una volta una "esenzione temporanea". L'auspicio è che il Governo accolga l'invito di Viano e di tutto il comparto dell'automobile. Lo impone anche la decenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 12%

Noleggio
In estate anche
i rent-a-car
sconteranno
la penuria
di vetture
di furgoni —p.10



Premium giapponese. Con la CX-60 Mazda punta verso l'alto di gamma

Anche i rent-a-car sconteranno la penuria di vetture e furgoni

La tendenza. In primavera-estate sui noleggiatori arriveranno i maggiori effetti delle carenze produttive. Saranno disponibili meno auto e, nel migliore dei casi, più vecchie e con un chilometraggio più alto

Pier Luigi del Viscovo

La mancanza di auto spinge il rent-a-car verso un ripensamento del suo intero modello di business. L'industria automobilistica ha chiuso le forniture di auto e furgoni per le società di noleggio a breve. Già dall'estate scorsa era quasi impossibile per i buyer del noleggio ottenere un appuntamento con i commerciali delle case, per definire le quantità e le condizioni di fornitura per l'anno in corso. Rimandati a novembre e poi ancora, a inizio anno è stato chiaro che le macchine non ci sarebbero state.

La causa scatenante è stata senz'altro la difficoltà delle fabbriche ad assemblare i veicoli, con i componenti che arrivano a singhiozzo. Prima solo i microchip ma poi anche altro e adesso le cose sono peggiorate non poco, per le note vicende. Tuttavia, non possiamo non registrare come l'industria abbia e stia approfittando di questa penuria per recuperare quel potere commerciale che avevano ceduto nei decenni. Non avendo trovato la forza di ridurre la capacità produttiva in Europa, era costretta a forzare i prodotti sul mercato attraverso km zero e sconti, con il massimo proprio verso i noleggiatori,

che ovviamente hanno costruito un modello basato sul ciclo di sostituzione rapido e su un costo macchina basso. Tutto questo è stato spazzato via in pochi mesi e adesso si dovrà costruire un servizio che stia in piedi alle nuove condizioni.

A un sondaggio esclusivo di AgitaLab, un think tank, su 175 operatori ed esperti del settore, 2 su 3 hanno risposto che il problema è destinato a durare. Pure quando la crisi dei chip sarà rientrata, i volumi e le condizioni per il rent-a-car non torneranno quelli di prima. L'impatto immediato sul settore, già in questi mesi, è chiaro e forte. Ovviamente, i noleggiatori ci pensano due volte prima di vendere o restituire parte della flotta alla conclusione dell'alta stagione. Nove su dieci intervistati si aspettano di trovare vetture più datate, rispetto agli 8/10 mesi che era lo standard pre-Covid, e soprattutto più chilometrate. La conferma arriva da Giuseppe Benincasa, Direttore Generale Aniasa, l'associazione dei noleggiatori: «Negli ultimi mesi gli operatori hanno reagito a questa riduzione del flusso di immatricolazioni tenendo in flotta per più tempo le proprie vetture, ma adesso non è più possibile andare oltre e la situazione di impasse è totale».

In effetti «andare oltre» avrebbe

significato tenere a bilancio, nei mesi di bassa stagione, vetture che lavorano poco o affatto. L'unica è accettare di lavorare con meno macchine di quante servono a soddisfare la domanda. Tre rispondenti su quattro ritengono che mancheranno le macchine nelle flotte dei noleggiatori. «Il settore, già duramente colpito dalla pandemia - è sempre Benincasa a parlare - si trova ora alla vigilia della stagione turistica che potrebbe fornire una boccata d'ossigeno agli operatori, ma purtroppo con una flotta assai meno numerosa di quanto ci si potesse attendere. Si rischia quindi di non poter accontentare tutte le richieste dei turisti». Meno noleggi significano meno ricavi e, automaticamente, maggiore incidenza dei costi fissi. A cui si uniscono dei costi flotta



Peso: 1-3%, 10-36%

Sezione:ANIASA

superiori, lo prevede il 90% degli intervistati, a causa delle nuove condizioni di fornitura.

L'alternativa ci sarebbe, secondo l'Aniasa- «Senza un cambio di strategia da parte dei costruttori europei, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile». Convinzione condivisa, quest'ultima, da due esperti su tre.

Meno vetture e più costi spingeranno a rivedere l'intero modello di

business. Certi prezzi non saranno più sostenibili, cominciando dal low cost, che ha portato più male che bene, e magari proseguendo. Sarà poi la volta di accelerare sull'automazione del sistema operativo, affinché noleggiare sia agile e facile come un car sharing.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Noleggjo.

L'attesa per il ritiro di una vettura a noleggio di breve termine (in alto) e la consegna delle chiavi (a sinistra). Per l'estate si preannuncia una carenza di auto disponibili



Peso:1-3%,10-36%