

Incentivi e fiscalità differenti.

È la richiesta del settore per un reale ed efficace rinnovo del nostro parco auto. Noleggio: necessario allinearsi all'Europa.

SALVATORE SALADINO*

■ A settembre, gli acquirenti di auto con emissioni comprese tra i 91 e i 110 grammi di CO₂ per chilometro hanno bruciato i fondi messi a disposizione dal governo per gli incentivi. Le risorse si sono dimostrate sbilanciate a favore dell'auto elettrica o ibrida plug-in, un segmento di mercato che costituisce una quota minimale della domanda. Il piano di aiuti favorisce in particolare le fasce sociali con più elevata capacità di spesa e gli stessi attori della distribuzione che incassano il bonus immatricolando un'auto a km zero, senza però poi girare al cliente finale lo sconto dell'incentivo ricevuto. È difficile che così si possa raggiungere l'auspicato obiettivo del rinnovo del parco circolante. La previsione di chiusura anno di Dataforce non

è incoraggiante: al 31 dicembre il mercato dovrebbe immatricolare 1.225.000 automobili e 128mila veicoli commerciali leggeri, con una flessione rispettivamente del 36,2% e del 28,6%.

Per il comparto del noleggio a lungo termine - che non può sfruttare i contributi supplementari previsti in caso di rottamazione - la situazione è solo leggermente migliore: 127.405 unità, con una perdita di oltre 65mila vetture rispetto all'anno scorso (-34%). Il noleggio a lungo termine potrebbe chiudere, sempre secondo le stime Dataforce, attorno alle 200mila nuove auto (-29,3%) e a 30mila unità per i veicoli commerciali leggeri (-28,7%). Per agevolare la ripresa ci sarebbe bisogno di strategie differenti. È quello che chiede anche

Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Aniasa, l'associazione che raccoglie gli operatori del noleggio e della mobilità in senso lato: "Con l'attuale quadro economico le imprese stanno rinviando il rinnovo della flotta. Abbiamo quindi chiesto al governo di inserire nella prossima Legge Bilancio tre semplici provvedimenti di sviluppo sostenibile per l'ambiente e le finanze pubbliche: la riproposizione del superammortamento per i veicoli strumentali, che ha prodotto nel passato benefici per le casse dell'erario e per l'industria, contribuendo ad accelerare il ricambio del parco circolante italiano; l'allineamento della fiscalità italiana sull'auto aziendale alla media europea e gli incentivi sull'usato Euro 6 attraverso il credito d'imposta o l'esenzione del bollo".

Il lungo termine

In attesa di una risposta alle istanze del noleggio, analizzando i dati di quello a lungo termine nei primi otto mesi, si nota che operatori "captive" (società controllate dalle Case auto) e "top" (società generaliste solitamente emanazione di istituti di credito) hanno perso valori simili superiori al 30%. A preoccupare sono le aziende di noleggio più piccole che segnano un -59%. Leasys, la società controllata da Fca Bank, si conferma al primo posto nella classifica dei noleggiatori ma, rispetto al 2019, ha immatricolato 32.395 veicoli, con una flessione di ben 22.430 unità (-40,9%). Più contenuta la frenata di Arval (controllata dal gruppo bancario francese Bnp Paribas): -29,6%, con 29.310 veicoli. Terza è Ald con 19.300 unità (-31,9%), mentre al quarto posto si posiziona Volkswagen Leasing, distributore di tutti i marchi del gruppo tedesco: 17.750 immatricolazioni complessive, con una perdita del 19,8%. Al quinto posto LeasePlan: 15.067 targhe e -40,7%.

* Country manager di Dataforce Italia

