

La transizione ecologica? Viaggia con il noleggio

Il lungo termine già oltre il fatturato pre Covid grazie ai contratti con i privati, il breve continua a soffrire ma scommette sull'estate italiana. Il settore resta strategico: immatricula metà delle vetture ibride e un terzo delle elettriche

Il noleggio a lungo termine tiene in piedi il comparto della locazione dell'auto con un fatturato che cresce nonostante il calo delle immatricolazioni. La pandemia, la crisi dei chip auto e dei cablaggi e, da ultimo, il conflitto in Ucraina pesano sul settore e, in particolare, sul breve termine e il car sharing. Le immatricolazioni del renting sono passate, così, dalle 482 mila del 2019, considerando sia le auto sia i veicoli commerciali, alle 376 mila del 2021. Il noleggio però conferma il proprio ruolo centrale nella diffusione delle motorizzazioni alterna-

storico. Di questi, 2,483 miliardi sono dovuti alla rivendita dell'usato (+13%). «Anche la flotta in circolazione è cresciuta, +5%, superando per la prima volta il milione di veicoli — dice Viano — grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti che ha compensato la diminuzione delle immatricolazioni». Nel primo trimestre del 2022 la crescita non si è fermata: il giro d'affari ha sfiorato quota 1,5 miliardi di euro (+9% senza considerare l'usato) e la flotta è aumentata del 7%, pur con immatricolazioni in calo (-8%).

Nello stesso periodo, lasciata alle

spalle la pandemia e con la ripresa dei flussi turistici, anche il breve termine e il car sharing hanno evidenziato una leggera ripresa avvicinandosi ai valori del 2019. «Il fatturato del breve ha raggiunto i 161 milioni, in aumento del 48% dal 2020 ma in calo del 4% dal 2019, mentre la flotta è cresciuta del 4% rispetto a due anni fa. Il car sharing ha

registrato quindi un incremento del 50% dei noleggi, risultato che lascia ben sperare per il resto dell'anno».

Nel 2021 i noleggi del breve sono diminuiti del 51% rispetto al periodo pre-pandemico, mentre la flotta, i giorni di locazione e il giro d'affari, pari a 857 milioni, si sono ridotti di un terzo. I noleggi del car sharing sono scesi nel 2019-2021 del 57%, passando da 13 a 5,5 milioni, a fronte di una flotta che oggi può contare su 6 mila 200 vetture contro le quasi 8 mila di due anni.

In uno scenario ancora critico, Aniasa lamenta la scarsa attenzione del governo verso la mobilità aziendale.



Aniasa

Antonio Viano,
presidente di
Associazione
Nazionale
Industria
Autonoleggio e
Servizi Automobilistici

tive, dunque nel processo di transizione ecologica del Paese: lo scorso anno ha infatti immatricolato il 47% di tutte le vetture ibride plug-in e il 30% di quelle elettriche.

I numeri

«Nel 2021, come già nel 2020, il breve termine e il car sharing sono stati i settori più colpiti, mentre il lungo termine ha continuato a trainare il comparto, con un giro d'affari in crescita e anche grazie al boom dei privati — dice Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione confindustriale dei servizi di mobilità —. I contratti stipulati dagli operatori del noleggio con i cosiddetti "codici fiscali" hanno raggiunto le 100 mila unità, in aumento del 55% dall'inizio del 2020. Considerando anche i privati con partita Iva, si arriva addirittura alle 150 mila unità».

Il lungo termine ha così raggiunto a fine 2021 un fatturato di quasi 8,8 miliardi, più 12% sul 2020: nuovo record



Peso: 53%

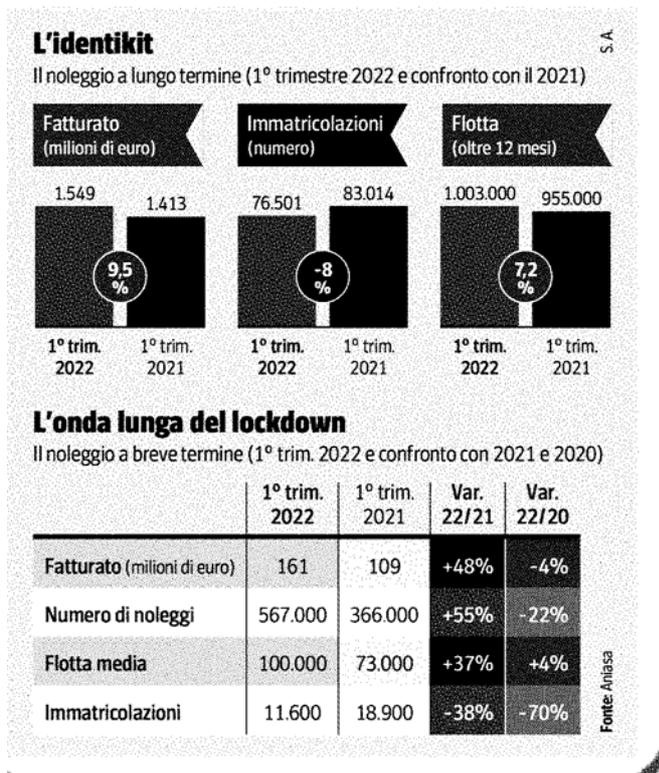
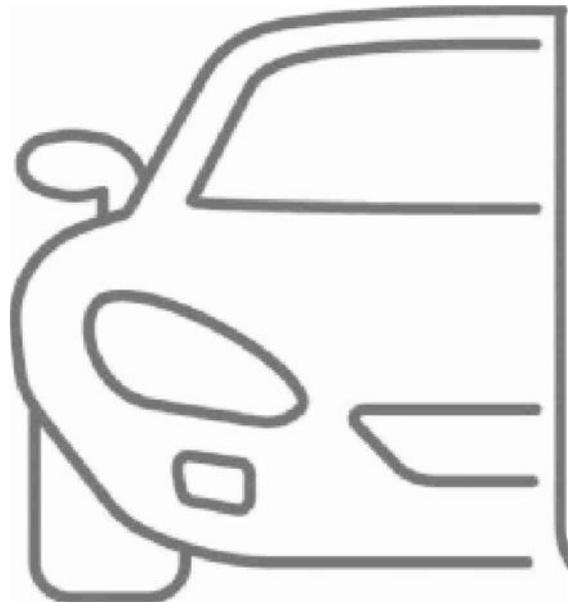
«L'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi introdotti è per noi inconcepibile — dice Viano —. Il renting è infatti la soluzione migliore per accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti nel parco italiano, tra i più vetusti in Europa. Invece si è scelto di privilegiare il concetto di proprietà del bene auto. Si rallenta il passaggio, ineluttabile, verso un modello di mobilità condivisa che porta con sé evidenti e positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per lo Stato».

Aniasa segnala anche la mancanza di interventi da parte delle istituzioni sulla pressione fiscale sulle auto aziendali, «tra le più alte nel Vecchio Continente», dice Viano. «Il nostro auspicio è che il governo, nella prossima legge di Bilancio, decida innanzitutto di non prorogare più il mantenimento del livello di detraibilità dell'Iva al 40% per i costi sostenuti dalle aziende per le auto, e di portarlo al 100%, al pari di questo avviene nel resto d'Europa — dice il presidente di Aniasa —. Anche perché oggi su una vettura aziendale media, da circa 30 mila euro, il totale di

detrazioni e deduzioni fiscali in Italia è di 5 mila 778 euro. È meno di un quinto di quanto riescono a scaricare le aziende tedesche e spagnole. E circa un quarto delle spese detratte e dedotte dalle imprese francesi e inglesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di **Andrea Salvadori**



Peso:53%