



L'INTERVISTA

Dal noleggio forte spinta alla transizione ecologica

NEI PRIMI 9 MESI DEL 2021 IL 47% DELLE VETTURE IBRIDE PLUG-IN E IL 30% DELLE ELETTRICHE SONO STATE IMMATRICOLATE DA SOCIETÀ DI RENT, A RIPROVA CHE IL SETTORE È IMPEGNATO NELLA SVOLTA GREEN. SERVE, PERÒ, UNA STRATEGIA DI MEDIO LUNGO PERIODO. PARLA IL NUOVO PRESIDENTE DI ANIASA ALBERTO VIANO

Il settore automotive sta attraversando una fase difficile. La filiera ha chiesto al governo di definire un piano strutturale per la mobilità elettrica mentre in generale la carenza dei semiconduttori ha rallentato la produzione di veicoli. Quali sono le ricadute di questa situazione nel vostro comparto?

Sì, di fatto si tratta di una sorta di tempesta perfetta che rischia di produrre effetti nefasti anche per le nostre imprese. La crisi dei chip auto sta bloccando le immatricolazioni e rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Le conseguenze per gli operatori del settore? Da una parte, il rent-a-car nella seconda metà dello scorso anno si è trovato con una crescita di domanda cui non è sempre riuscito a dare adeguata risposta proprio a causa di una riduzione dei flussi di immatricolazione di nuove vetture; dall'altra, le società clienti del noleggio a lungo termine stanno, per gli stessi motivi, accettando di rinviare il rinnovo dei propri parchi auto, prolungando i contratti in essere.

Sulla transizione verso una mobilità elettrica, nonostante le ripetute interlocuzioni e richieste al governo, ad oggi (*inizio febbraio, ndr*) assistiamo all'assenza di una strategia che accompagni questo passaggio storico per la nostra mobilità nel breve-medio e lungo periodo. Senza una visione di medio-lungo periodo si rischia solo di adottare provvedimenti inefficaci (incentivi a concorso), che provocano *stop&go* degli acquisti che non fanno bene al mercato.

Qual è il contributo che il noleggio e il car sharing possono dare concretamente alla transizione ecologica?

Un contributo certamente decisivo. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un uso "fresco", sostenibile e sicuro. Sul fronte delle immatricolazioni i dati relativi ai primi nove mesi del 2021 confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47%

delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di rent. Tutti i veicoli a noleggio restano in flotta in media solo 3-4 anni, prima di andare ad alimentare il mercato dell'usato sicuro e correttamente mantenuto.

Da parte sua il car sharing, se ben diffuso all'interno delle nostre città, può arrivare a eliminare dalla strada fino a nove veicoli per ogni auto condivisa, contribuendo in modo efficace al decongestionamento delle strade.

Quanto sta pesando la quarta ondata della pandemia sugli operatori di Aniasa?

Il picco di contagi registrato a gennaio e le misure messe in campo dal governo rischiano di frenare nuovamente il principio di ripresa registrato nei mesi scorsi dal noleggio a breve termine e dalle attività di car sharing, con gli arrivi dall'estero ridotti ormai al minimo e una nuova contrazione della mobilità business in città.


La differenza tra l'Italia e gli altri paesi europei nella disciplina fiscale che regola le auto aziendali è una battaglia storica di Aniasa. Perché è importante intervenire? Quali benefici si avrebbero per il settore?

Si tratta di una battaglia ormai storica della nostra associazione in favore delle imprese clienti del settore, che vivono ogni giorno sulla propria pelle la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento e una minor competitività che ulteriormente gravano sul sistema produttivo italiano. Su una vettura aziendale media (valore 30mila euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale nel nostro Paese, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante, con un'accelerazione dell'inserimento in flotta di autovetture a basso impatto ambientale.

Su questo fronte una novità è arrivata proprio nell'ultima Legge di Bilancio. Il governo sembra intenzionato a occuparsi dell'argomento.

Sì, un primo significativo passo è stato compiuto, grazie all'ordine del giorno dell'onorevole Sara Moretto alla Legge di Bilancio 2022 con cui il governo si è impegnato a valutare la possibilità di allineare la percentuale di detraibilità dell'Iva e della deducibilità del costo delle auto aziendali ai livelli europei al fine di incentivare e sostenere le partite Iva che utilizzano le auto ai fini lavorativi, le aziende che usufruiscono delle flotte aziendali fortemente colpite dall'emergenza Covid-19, nonché in generale il settore automotive.

È la prima volta che viene presentato e approvato un ordine del giorno sulla fiscalità dell'auto aziendale; un primo passaggio sul percorso che auspicabilmente porterà il nostro Paese a rivedere nei prossimi mesi questa penalizzante imposizione fiscale che non ha pari in Europa. L'obiettivo a più riprese evidenziato dall'associazione è annullare definitivamente il regime di proroga praticato da oltre 30 anni rispetto alle direttive europee, che consentono la detraibilità totale dell'Iva e la deducibilità del costo di acquisto e di gestione dell'auto aziendale. 



Alberto Viano

REBECCA BIFFIGNANDI

L'ANALISI

La ripresa non sarà immediata

PER IL BREVE TERMINE E IL CAR SHARING BISOGNERÀ ATTENDERE IL PROSSIMO BIENNIO POSITIVO, INVECE, IL TREND SUL LUNGO TERMINE GRAZIE SOPRATTUTTO ALLA PROROGA DEI CONTRATTI IN ESSERE. **NO AGLI INTERVENTI "STOP & GO"** DA PARTE DEL GOVERNO, CHE PROVOCANO INCERTEZZA NEGLI OPERATORI

Già colpita dalla pandemia, la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing sta trovando ostacoli nella crisi dei chip auto e nelle incerte scelte della politica. Malgrado ciò, la flotta complessiva è salda a quota 1,1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile, anche grazie all'acquisto del 47% delle vetture ibride

plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia.

Rispetto al 2019, settimo anno consecutivo di crescita record, mancano però all'appello 130mila immatricolazioni di veicoli a noleggio (-23% sul 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.



BREVE TERMINE E CAR SHARING, BUSINESS DIMEZZATI

Dopo essersi ripreso nei mesi estivi, soprattutto grazie al turismo made in Italy, il noleggio a breve termine sta fronteggiando l'onda lunga del *chip shortage*, un blocco alle immatricolazioni. E il rinnovamento della flotta per la prossima stagione deve fare i conti anche con le scadenze dei contratti di buy back sottoscritti con le case auto e le esigenze del collegato mercato dell'usato.

Una situazione non facile per il comparto, che nei primi nove mesi del 2021 ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%. Di fronte alla recrudescenza della crisi sanitaria, gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

Via via hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città metropolitane le vetture in sharing. Ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nei primi mesi dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi nove mesi rispetto al 2019. Da segnalare il sempre maggiore profilo elettrico e ibrido delle flotte in car sharing.

LA RIPRESA DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEI PRIMI 9 MESI

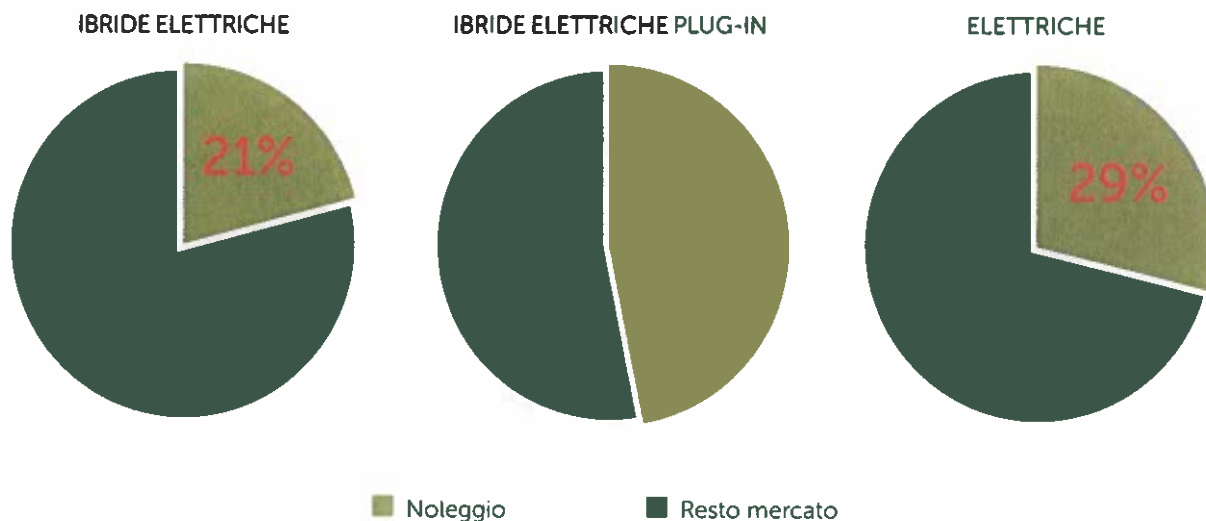
Forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel canale dei privati, il noleggio a lungo termine ha consolidato la crescita del giro d'affari complessivo, superando i 6,2 miliardi di euro (+7,2% vs 2020). La crisi dei chip ha rallentato il recupero delle immatricolazioni (-4,8% vs 2019), ma la flotta è continuata a crescere (+10,3%), grazie a un più ampio ricorso concordato con la clientela alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEI PRIMI 9 MESI DEL 2021

Noleggio a lungo termine	9 mesi 2021	9 mesi 2020	Var % 2021/2020	9 mesi 2019	Var % 2021/2019
Fatturato totale (mln €)	6.270	5.850	+ 7,2%	5.715	+2,4%
Flotta circolante (unità)	977.000	923.000	+ 5,8%	886.000	+10,3%
Immatricolazioni autovetture (unità)	203.000	150.000	+ 35,9%	213.000	-4,8%

Fonte: ANIASA

IL NOLEGGIO ELETTRIZZA IL MERCATO



Quota dell'immatricolato elettrificato del noleggio e del resto del mercato sul totale immatricolato elettrificato - 9 mesi 2021
Fonte: ANIASA

economica e ora sostituita dalla carenza di prodotto. Una situazione in cui i fleet manager e gli uffici delle aziende di noleggio sono impegnati a trovare le migliori soluzioni per garantire i servizi di mobilità.

COSA OCCORRE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

La valenza ambientale del settore risalta ancora considerando i dati sulle nuove immatricolazioni. Nei primi nove mesi, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Oltre una vettura elettrificata su tre vendite in Italia è immatricolata da società di rent.

Le scarse risorse destinate agli ecoincentivi hanno avuto un impatto positivo, ma gli interventi "stop and go" determinano incertezza per tutti gli operatori. Serve per il mercato dell'auto un piano strutturale di durata almeno triennale. Un piano di interventi organico che definisca una strategia volta a incentivare la diffusione di vetture di ultima generazione, accelerare il rinnovo del parco circolante, promuovere le infrastrutture di ricarica.



PIETRO TEORLATTO

(Direttore della sezione fisco ed economia - Aniasa)