

Car Sharing e noleggi a breve termine azzerati (-90%), ferme oltre 1 milione di auto aziendali

FLOTTE ALLA FONDA

Incentivi, fiscalità light ed eco-bonus per ripartire

TESTI DI ENRICO SBANDI

Subito incentivi alla rottamazione, super-ammortamento, agevolazioni anche per chi compra l'usato. Il mondo dell'automotive chiede al Governo misure choc per fronteggiare lo choc del mercato, una storia che solo due mesi fa sembrava possibile solo in un film di fantascienza e invece è diventata realtà da un giorno all'altro. Immatricolazioni -85%, vendite praticamente azzerate, è stato il marzo più nero della storia dell'automobile, un mese durante il quale si sono fermate anche le immatricolazioni del noleggio e delle auto aziendali. La diffusione del coronavirus nel nostro Paese e le misure restrittive per arginare l'epidemia hanno determinato il blocco quasi totale del noleggio a breve termine (-90%) presso aeroporti, stazioni e centri cittadini e del car sharing nelle principali città. Praticamente fermi anche gli ordinativi di auto nuove da parte delle imprese clienti del noleggio a lungo termine, sono oltre 1 milione i veicoli in circolazione con questa formula in Italia, che hanno preferito

prolungare i contratti in essere, aspettando la ripresa delle attività.

Di fronte a questo scenario, parlando a nome delle aziende di noleggio e servizi, ma sostanzialmente rappresentando le iniziative dell'intero settore delle auto aziendali, ANIASA, l'associazione confindustriale delle imprese di noleggio, ha preparato un pacchetto di richieste al Governo.

Innanzitutto il ripristino del super-ammortamento, che quando è stato disponibile (nel biennio 2016-2017) ha generato benefici economici e finanziari per l'intera filiera dell'auto: dai costruttori ai noleggiatori, ai concessionari, ai centri di assistenza e manutenzione. Il provvedimento ha anche generato un ritorno positivo per le casse dell'Erario, con maggiori entrate (sotto forma di Iva, imposte locali, diritti di motorizzazione) determinate dall'aumento delle immatricolazioni, con un ritorno sull'investimento stimato dall'associazione intorno al 300%.

Nel solo noleggio a lungo termine, questa misura ha prodotto complessivamente nel

biennio 64.600 immatricolazioni di autovetture e veicoli commerciali in più, con 318 milioni di euro di surplus per l'Erario.

Occorrerà uno sforzo straordinario per far riprendere la domanda di auto aziendali: per questo motivo ANIASA ritiene non più rinviabile l'allineamento della fiscalità sull'auto aziendale italiana alla media europea. In Italia perdura infatti il regime in proroga sulla detraibilità dell'IVA ferma al 40%, mentre in Germania, in Inghilterra e in Spagna si detrae il 100%. Un regime straordinario, il nostro, in vigore dal 2007 e prorogato sistematicamente ogni tre anni. Anche un aumento graduale, scaglionato nel tempo, produrrà benefici per l'Erario grazie all'aumento di immatricolazioni.

Infine, l'eco-bonus da estendere alle autovetture usate meno inquinanti. Sui 38 milioni di vetture circolanti in Italia, il 30% (oltre 11,5 milioni di auto) è ante Euro 4, quindi con più di 14 anni di età, con evidenti maggiori livelli di inquinamento. Gli eco-incentivi previsti nella legge di Bilancio per il 2019 hanno riguardato

una fascia limitata del mercato nazionale, vanno estesi adeguandoli alle difficoltà di spesa che ci saranno nella Fase 2. La proposta ANIASA, tenendo conto del costo minimo di un veicolo nuovo agevolabile (dai 25.000 ai 38.000 euro) e di quello medio di un'autovettura usata (12.000 euro), chiede estensione degli incentivi alle vetture con minori emissioni (EURO 6) alla portata delle fasce di contribuenti con reddito medio-basso, che oggi utilizzano proprio le vetture più datate, con motorizzazioni più inquinanti. (riproduzione riservata)



Peso:45%

Spostamenti privati destinati ad aumentare. Archiapatti (Aniasa): «Un'occasione, ma servono agevolazioni win-win. Un voucher vacanze?»

Per evitare il collasso dell'intera filiera turistica, oggi sull'orlo del baratro, e recuperare almeno in parte la stagione estiva è indispensabile prevedere nel prossimo di Aprile un «voucher vacanze» che ogni consumatore potrà utilizzare nella fase 2 e che potrebbe comprendere anche la possibilità di usufruire dei servizi di noleggio, ora crollati del 90%. Le imprese di ANIASA lanciano un appello al governo per l'emergenza e guardano alle prospettive di un impiego più intenso dell'auto. Secondo quanto emerge da un sondaggio della società di consulenza strategica Areté, realizzato in due fasi nei giorni del blocco delle attività (16 marzo e 9 aprile), nel prossimo futuro l'auto sarà adoperata da più del 70% delle persone per gli spostamenti, anche a lungo raggio. Su questi temi risponde **Massimiliano Archiapatti**, che di ANIASA, l'associazione confindustriale che riunisce società di noleggio, di car sharing e di servizi per la mobilità, è il presidente.

Domanda: Il mercato è a picco, il noleggio alle corde. Da subito dite: ossigeno al turismo e ai noleggiatori. Ma quale futuro attende l'auto aziendale?

Risposta: Siamo convinti che tornerà ad essere l'elemento chiave degli spostamenti e della mobilità. Sia per l'esigenza legata alla sicurezza sanitaria, che proseguirà nelle cosiddette fasi 2 e 3, sia per l'attenzione determinata dall'effetto trascinarsi di questa emergenza sanitaria, che credo sia destinato a protrarsi nel tempo.

D: A quali sfide siete chiamati come imprese che offrono mobilità?

R: L'auto guadagnerà spazio, ma bisognerà giocare bene le carte per garantire una mobilità contemporaneamente condivisa, sostenibile e connessa. Un esempio: le aziende dello sharing dovranno assicurare e rassicurare i clienti, dando risposta ai bisogni di sicurezza e di igienizzazione delle vetture; chi sale su un'auto condivisa o a noleggio deve essere certo di non rischiare contaminazione. Sarà un problema particolarmente sentito e le società di noleggio si stanno attrezzando.

D: E per la mobilità aziendale?

R: Superata la crisi attuale, il noleggio a lungo termine si riprenderà la scena da protagonista; l'uso in luogo della proprietà. Anzi, i suoi valori diventeranno ancora più significativi: eliminazione del margine d'incertezza sui costi di gestione dell'auto e appeal per i privati in una fase di difficoltà economica per il Paese.

D: Quali normative chiederebbe al Governo, potendo giocare un jolly?

R: La detraibilità e deducibilità dell'Iva e dei costi relativi ai veicoli a noleggio, in allineamento alla tassa-

zione europea sulle auto aziendali. Lo chiediamo da anni, per tutta risposta pochi mesi fa volevano triplicare le imposte. Torniamo adesso alla carica, potrebbe essere la volta buona.

D: A che cos'altro pensate?

R: Perché non si possono noleggiare i mezzi pesanti in Italia? Ce lo continuiamo a domandare da tempo, così come non si possono noleggiare vetture da adibire a taxi. Non costerebbe nulla allo Stato, anzi migliorerebbero emissioni e sicurezza, grazie all'immissione di veicoli nuovi e con regolare manutenzione.

D: E il superammortamento?

R: È la soluzione che in passato ha fatto incassare allo Stato più di quanto scontato in tasse, ma non solo: ha contribuito a ringiovanire il circolante, che da noi, a eccezione della Grecia, è il più datato d'Europa. Ci hanno guadagnato anche le case automobilistiche, aumentando le vendite del nuovo, e anche le aziende di noleggio che hanno sfruttato opportunità per conquistare quote di mercato superiori: vantaggi per tutti, non riproporlo sarebbe un errore. (riproduzione riservata)



*Massimiliano Archiapatti,
presidente di Aniasa.*



Peso:40%

Infrastrutture ferme e componenti in arrivo a rilento, la Fase 2 non favorirà le auto a batteria **ELETTRICO, RIPARTENZA IN SALITA**

Più aziendali anche per le lunghe tratte. Un assist ai diesel?

TESTI DI ENRICO SBANDI

La pandemia ridisegna gli scenari del settore auto e saranno le elettriche a soffrire di più, almeno nell'immediato, a vantaggio delle motorizzazioni tradizionali e soprattutto delle ibride. Ciò vale in linee generali e a maggior ragione in Italia, dove la rete di distribuzione scarseggia.

A far prevedere questa evoluzione sono almeno tre elementi concomitanti che caratterizzeranno l'avvio della «Fase 2». Il primo è funzionale, come evidenzia ANIASA: la mobilità individuale riprenderà quota, dovendo fornire risposte superiori al recente passato sulle lunghe percorrenze, dopo che il Covid-19 ha paralizzato il trasporto aereo e ridotto ai minimi quello ferroviario. Occorrerà dunque una maggiore quantità di veicoli, con una o al massimo due persone a bordo, e con maggiore autonomia, terreno sul quale le auto elettriche di oggi non offrono ancora garanzie.

Il secondo elemento è industriale: la pandemia ha spezzato le supply chain fra Europa e Asia, paralizzando

proprio per prima la provincia di Wuhan che è la Detroit cinese, con stabilimenti di Renault, Honda, General Motors e Psa e una filiera importante di costruttori di parti, componenti e accessori. La ripresa produttiva lì ormai è avviata, ma i ripensamenti dei produttori occidentali, che già a fine 2019 non stavano benissimo e adesso sono davvero in ginocchio non si faranno attendere. Per orientarsi su cosa avverrà possono aiutare le stime di Moody's: servono 10mila addetti per produrre un milione di auto con motori a combustione, benzina o diesel, il doppio di quanti ne occorrono per altrettante auto elettriche. Veicoli a tecnologia mista come le auto ibride invece sono più voraci in termini di forza lavoro, quasi 15 mila i posti di lavoro necessari. Da che parte si orienterà l'industria dell'auto, a cominciare da quella, trainante, tedesca? Un riequilibrio verso ibride e tradizionali è obbligato, considerando che già a fine 2019 c'erano emorragie importanti nei principali costruttori, con circa 250 mila occupati complessivamente a rischio, dei quali soltanto una

metà, sempre secondo le previsioni degli analisti, sarebbe stato possibile da riconvertire nei nuovi settori legati alle auto elettriche e ai mobility service. Con la considerazione, in aggiunta, che le batterie sono la parte più costosa di un'elettrica e sono made in China per il 70%.

Il terzo elemento riguarda specificamente l'Italia e la sua insufficienza della rete dei punti di ricarica di energia elettrica. Il lockdown ha bloccato i lavori in corso. Dopo gli annunci di inizio marzo, non ci sono aggiornamenti sulla realizzazione del piano Green Station di Autostrade per l'Italia che prevedeva di installare 4-6 punti di ricarica a 350 kW in 67 stazioni di servizio autostradali (il 31% su un totale di 200). Lo stand by, in attesa del fatidico 4 maggio, riguarda svariate decine di progetti già approvati. Gli operatori della ricarica possono solo effettuare interventi di manutenzione. Resta così congelata la corsa all'aumento delle colonnine, che da settembre 2019 a fine febbraio scorso aveva segnato un balzo del 33%, secondo il censimento realizzato dall'As-

sociazione MOTUS-E, pubblicato dal sito specializzato vaelettrico.it. A fine febbraio scorso i punti di ricarica in Italia erano 13.721 collocati in 7.203 stazioni accessibili al pubblico, il 73% rappresentato da infrastrutture pubbliche ad accesso pubblico (su strada), mentre il restante 27% da infrastrutture situate su suolo privato, ma a uso pubblico (supermercati o centri commerciali). (riproduzione riservata)



Peso:47%