

Aniasa festeggia la ricorrenza mentre sta assumendo un peso politico sempre maggiore

50 ANNI DA PROTAGONISTA

Noleggio e car-sharing verso uno sviluppo comune

PAGINE A CURA
DI ENRICO SBANDI

Cinquant'anni di vita e un futuro da protagonista. Si può sintetizzare così il felice momento che attraversa Aniasa, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici aderente a Confindustria. Se la ripresa industriale in Italia, da tre trimestri a questa parte, è trainata dall'automobile e se le abitudini dei consumatori evolvono con rapidità verso nuovi modelli di consumo legati alla fruizione più che alla proprietà del bene-auto, ecco che la formula del noleggio è destinata a conquistare spazi crescenti. Ad oggi il 20% delle nuove immatricolazioni è coperto dagli acquisti delle società di renting a breve e lungo termine.

«Siamo evoluti da rappresentanti di qualche punto percentuale del mercato, quindi di nicchia, ad Associazione che comincia ad avere un certo rilievo nel sistema Paese», spiega il presidente di Aniasa, Fabrizio Ruggiero. «Rappresentare un quinto del mercato significa oggi poter evidenziare con maggiore autorevolezza rispetto al passato quanta tassazione paghiamo e quanta mobilità offriamo ad una filiera che nasce con l'acquisto di un'auto, ma che poi è fatta di attività di riparazione, di assicurazione, di rivendita, di soccorso stradale e altro. Tutte voci che, grazie alle nostre aziende, sono anche e sempre trasparenti e fiscalmente tracciabili, fattore per niente da trascurare quando si considera il peso della nostra rappresentanza».

Ruolo e peso che l'Associazione potenzia, ma che intende adoperare senza sbattere i pugni sul tavolo. «Oggi siamo nella condizione di proporci come

interlocutori credibili delle istituzioni. Un ruolo che può e deve sostenerci in situazioni, per esempio, come la revisione dei maxiammortamenti dei veicoli aziendali, per i quali il governo si accinge a introdurre condizioni vantaggiose che, allo stato, non sono estese al noleggio. Ecco, nel momento in cui l'esecutivo considera interventi di questo tipo, saremo in condizione di chiedere di poter rifocalizzare in base ad un concetto di maggiore equità. L'aspetto più importante, relativamente al nostro ruolo, è contribuire affinché il sistema Paese si occupi di tali questioni», precisa Ruggiero.

Il futuro della mobilità si presenta stimolante. Non più proprietà, ma utilizzo. Non del singolo veicolo, ma di volta in volta del tipo diverso di mezzo che occorre: sia esso un'utilitaria, uno scooter, un veicolo commerciale o una station wagon. L'unica soluzione per raggiungere lo scopo avendo un solo interlocutore, è il noleggio. L'esperienza e la telematica messe insieme costituiscono oggi un mix virtuoso per tutti: per l'utente, che non compra più un veicolo - con tutti gli oneri connessi - ma acquista un servizio di mobilità; per le aziende di noleggio, sempre meglio organizzate, in grado di fornire servizi avanzati e di programmare con la crescita della base dei clienti; per le stesse case produttrici dei veicoli, favorite nella pianificazione della produzione dall'interlocuzione con soggetti-acquirenti che lavorano sempre più su grandi numeri, in base a piani d'utilizzo predefiniti, così come per le sostituzioni dei veicoli.

«L'impegno dell'azienda di noleggio, in questo scenario, è assicurare la disponibilità della tipologia di mezzo specifica nel

periodo specifico», prosegue Ruggiero. «Ci sono Paesi che hanno già cominciato a valutare l'opportunità di concedere non più deducibilità e detraibilità al noleggio del mezzo specifico, ma al piano di mobilità. Si fissa un tetto di detraibilità coerente e questa può essere applicata a spese di mobilità che prescindono dal mezzo adoperato. Sicuramente questo è uno scenario auspicabile. Come Aniasa, ora, siamo accreditati fra i soggetti centrali della filiera automotive, ben presto lo saremo come fornitori di mobilità. Oggi il contrasto fra noleggio e proprietà è bianco o nero. Il car sharing è una prima sfumatura di grigio, ci aspettiamo di ricoprire un ruolo attivo, nei prossimi dieci anni, nel contribuire allo sviluppo delle differenti declinazioni di questo sistema», ribadisce il presidente dell'Associazione.

Il bisogno futuro di mobilità sarà amplificato dallo sviluppo delle grandi città e dalla necessità del commuting, del pendolarismo casa-ufficio-casa, in mancanza della capacità delle istituzioni di effettuare investimenti importanti nel sistema delle infrastrutture e su sistemi di trasporto pubblico: nel nostro Paese occorrono almeno dieci anni per costruire una nuova linea di metropolitana. «Vedo l'Associazione e le aziende che ne fanno parte sempre più proiettate verso questo modello, nel quale l'auto resterà centrale. Anche se pensiamo alla Google Car, la vettura senza conducente del futuro», conclude Ruggiero, «non si dimentichi che ci vorrà sempre un soggetto che la acquisti». (riproduzione riservata)



Peso: 57%

Il noleggio veicoli da gennaio e a giugno 2015

	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Var. %
Fatturato (mln di €)	2.482	2.436	1,9
Flotta	683.000	661.000	3,3
Immatricolazioni (auto)	211.033	176.091	19,6
• breve termine	94.487	80.032	18
• lungo termine	116.546	96.059	21,3



Fabrizio Ruggiero



Peso: 57%

Mobilità: senza regole al passo con i tempi rimarrà confusa e frenerà la competizione

La mobilità del futuro? Passa attraverso le regole certe, non servono incentivi: il Governo definisca bene i confini entro i quali gli imprenditori devono competere. Chiaro il discorso del presidente di **Aniasa**, Fabrizio Ruggiero. «L'Europa parla di mobilità condivisa, ma in Italia il Codice della strada risale agli anni 80 e non sa cosa siano il car sharing o il subnoleggio. I nostri associati ricevono multe prese da utenti finali che il Codice non riconosce come responsabili, perché non prevede il doppio passaggio di un veicolo, quando per esempio occorre fornire un'auto sostitutiva a un cliente e una compagnia di noleggio a lungo termine se ne fornisce noleggiando a sua volta presso una compagnia a breve termine. La conseguenza? Per cautelarsi occorre caricare il prezzo al cliente di oneri aggiuntivi». Pacato ma inarrestabile, Ruggiero: «Occorrono norme al passo con i tempi. L'esempio di Milano sta dimostrando che dove l'amministrazione crea regole chiare e lascia alla libera attività imprenditoriale la decisione del se e del come competere nel mercato, gli imprenditori e le aziende fanno il loro mestiere. È quanto successo con il car sharing, sta succedendo sullo scooter sharing, si era verificato sul bike sharing, laddove a Roma si è registrato un totale fiasco mentre a Milano sta performando bene».

Un capitolo assai spinoso, di crescente preoccupazione, è la proliferazione di veicoli a quattro

e anche a due ruote, con targa estera, in abituale circolazione sulle nostre strade, soprattutto con intestazione nei Paesi dell'Est. «Un fenomeno devastante, nato dalla spinta a evadere il superbollo introdotto sulle vetture alto di gamma. Oggi l'Italia vive una situazione inaccettabile, con la possibilità di fatto indisturbata, in quanto normata in modo insufficiente, di circolare con targhe fuori controllo. O si crea un sistema europeo dove si immatricola dove si vuole e si crea competizione, a regole date, oppure è necessario intervenire», commenta Ruggiero. La targa estera è invisibile al fisco e sfugge al controllo dei tutori dell'ordine, paradossale in un'epoca in cui tutto è tracciabile. «Ovvio che da qui a dieci anni è lecito attendersi che ci sia libertà di acquistare e immatricolare anche l'auto, come qualsiasi altro bene mobile o immobile, senza confini. Ma oggi senz'altro l'immatricolazione all'estero, soprattutto se fatta in certi Paesi dell'Unione con i quali non esiste reciprocità di scambio di dati, di fatto non è perseguibile in modo efficace con le norme esistenti e crea una forte distorsione competitiva oltre a determinare danni per l'erario italiano». (riproduzione riservata)



Peso: 18%

Le nuove immatricolazioni delle flotte stanno stimolando la ripresa del settore auto

IL NOLEGGIO È SEMPRE PIÙ STRATEGICO

Il trend è legato al rinnovo del parco vetture delle grandi imprese

Nei primi sei mesi dell'anno il settore del noleggio veicoli ha confermato il ruolo strategico a supporto della mobilità aziendale e turistica del nostro Paese. Positivi tutti gli indicatori: tiene il fatturato (+1,9%), cresce la flotta (+3,3%), le immatricolazioni danno consistenza a un mercato dell'auto in leggera ripresa (19,6%). Sono i principali dati che emergono dal report semestrale sullo stato di salute del comparto condotto da **Aniasa** - l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria.

Sono numeri importanti che consolidano il peso di un comparto da 5,2 miliardi di euro l'anno, con flotta circolante di 690 mila veicoli, immatricolazioni annue 269 mila veicoli ed entrate fiscali dal noleggio 2 miliardi di euro. Le attività di locazione veicoli nella prima metà dell'anno hanno consolidato la crescita economica registrata anche nel 2014 e nei primi tre mesi dell'anno; il settore ha, inoltre, evidenziato un importante sviluppo in termini di veicoli noleggiati, indice di un continuo ampliamento della clientela e di

una costante, graduale affermazione del concetto di utilizzo su quello di proprietà.

Le auto aziendali continuano a essere protagoniste nel sostenere il flusso di auto nuove e la crescita della flotta nel primo semestre.

Vari i fattori che hanno determinato l'incremento dei volumi e il conseguente sviluppo della flotta. Primo fra tutti, il comportamento di numerose grandi aziende, che dopo mesi di rinvii determinati dalle incertezze delle prospettive economiche, hanno provveduto a rinnovare il proprio parco auto; si è confermato il trend del rent-to-rent (società di rent-a-car che prendono le auto in locazione da quelle del lungo termine); il dato più positivo ha riguardato però l'ampliamento di nuova clientela (sempre più professionisti e pmi) che si è affidata alla formula del long term.

Fatto significativo, in quanto riguardante la crescita di un segmento che ha un ottimo potenziale, è la forte richiesta di veicoli a noleggio da parte di privati, in particolare di city car e utilitarie. L'ingresso del lungo termine nel bacino dei privati è oggi una realtà, pur

se ancora limitata (si tratta infatti di circa 8 mila contratti), e sarà importante monitorarne l'andamento su un arco temporale più ampio.

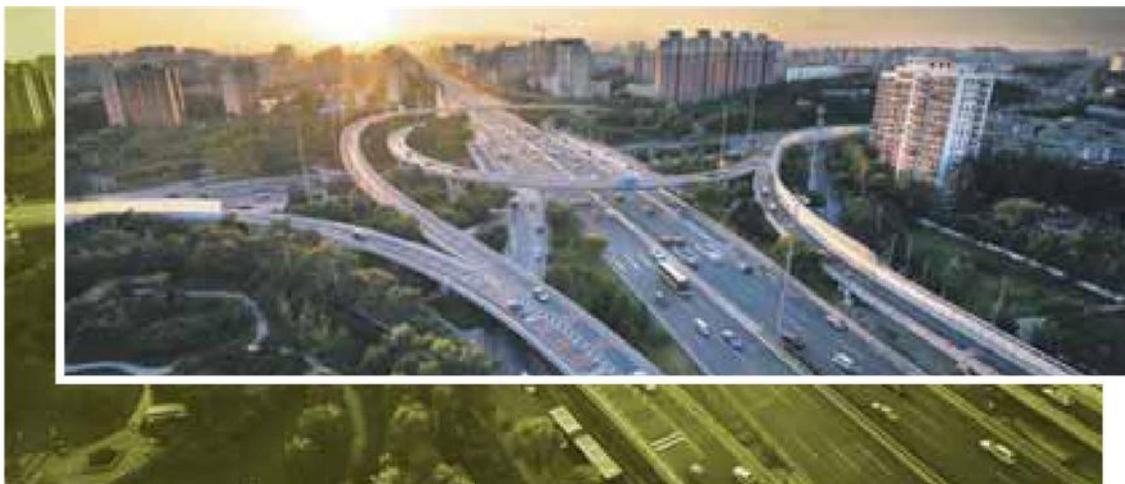
Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, i dati del primo semestre 2015 hanno confermato l'andamento positivo, con un fatturato di circa 451 milioni di euro (in crescita del 2,8% rispetto ai primi sei mesi del 2014) e un significativo aumento dei giorni di noleggio che hanno superato quota 12,7 milioni (+5,7%).

L'analisi dell'offerta di noleggio a breve termine ha evidenziato come a crescere sia stato soprattutto il numero dei clienti che ha noleggiato rivolgendosi direttamente agli operatori attraverso siti o punti vendita (+4,5%).

Nei primi sei mesi dell'anno oltre 11.400 persone al giorno (circa 475 ogni ora) hanno fatto ricorso ai servizi del rent-a-car, in forte crescita rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Complessivamente è aumentata anche la flotta di veicoli a breve termine (+2,2%), anche grazie al boom di immatricolazioni (+18%).

«La nuova crescita del setto-

re, pur ostacolata da normative fiscali e da una burocrazia che non hanno pari nel resto d'Europa», dichiara **Fabrizio Ruggiero**, presidente **Aniasa**, «conferma, da una parte, la centralità dell'auto per gli spostamenti aziendali, turistici e cittadini e, dall'altra, evidenzia l'evoluzione dalla proprietà del mezzo verso forme di noleggio e condivisione del bene. Appare oggi quanto mai opportuna una maggior attenzione del legislatore nazionale e delle pubbliche amministrazioni locali verso le nuove forme di mobilità cittadina». (riproduzione riservata)



Primo obiettivo dell'Associazione è il riconoscimento normativo nel codice della strada

ANIASA ADESSO APRE AL CAR SHARING

I principali operatori, Car2Go, Enjoy e Twist hanno aderito

Se un quinto delle nuove vetture immatricolate in Italia è oggi appannaggio delle aziende di noleggio, una parte crescente di questo andamento se la sta accaparrando un settore che ancora sviluppa piccoli numeri ma che presenta grandi prospettive: il car sharing.

Non è casuale quindi che questa particolare forma di noleggio faccia il suo ingresso ufficiale in Aniasa - l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria.

La costituzione di un raggruppamento specifico nell'ambito dell'Associazione fa seguito all'adesione dei tre principali operatori del comparto: Car2Go, Enjoy e Twist, cui si è andata ad aggiungere la già associata ACI Global.

Dall'arrivo in forma strutturata in Italia (nell'estate del 2013, ma i primi esperimenti risalgono agli inizi degli anni 2000) questa formula di mobilità, molto diffusa nel resto del mondo, ha compiuto un deciso cambio di passo anche in Italia che fino ad allora aveva visto solo iniziative circoscritte. Il colpo d'ala a questa forma particolare di noleggio «pay per use» è stato impresso dalla possibilità, grazie alla telematica, agli smartphone e al servizio Gps, di

creare una rete di disponibilità diffusa di veicoli, svincolata dai punti di stazionamento tipici del noleggio breve, in grado quindi di offrire al cliente il servizio per il solo tragitto necessario, limitatamente ai centri urbani serviti, senza dover necessariamente raggiungere punti prefissati per la restituzione del veicolo, con la possibilità di individuare e prenotare direttamente dal proprio telefonino l'automezzo disponibile più vicino.

Oggi, a distanza di quasi due anni, sono circa 490 mila gli iscritti al servizio, 5.500.000 i noleggi registrati e la flotta dei veicoli condivisi ammonta a 3.300 unità. Le città in cui attualmente il servizio è presente sono Milano, Roma, Firenze e, più di recente, anche Torino e Verona. Una serie di attività curate da operatori locali

sono presenti in altre città d'Italia, portando a circa una ventina il totale dei centri urbani ad oggi serviti, con varie forme e coperture. Dati che si vanno a sommare a quelli del noleggio veicoli: fattura-

to complessivo pari a 5,2 miliardi di euro, flotta circolante di 690 mila veicoli, immatricolazioni annue 269 mila veicoli, entrate fiscali dal noleggio 2 miliardi di euro.

Dopo le sezioni «lungo termine», «breve termine» e «servizi automobilistici», arriva quindi in Aniasa anche il segmento del «vehicle sharing» che troverà nell'Associazione adeguati strumenti di interlocuzione, analisi e rappresentanza nei confronti dei diversi stakeholder della mobilità e delle istituzioni nazionali e locali.

«L'apertura dell'Associazione verso le nuove forme di mobilità condivisa», dichiara Fabrizio Ruggiero, presidente di Aniasa, «che si stanno rapidamente diffondendo nelle grandi città del Paese evidenzia l'evoluzione in corso dell'offerta e della domanda di mobilità, sempre poco soddisfatta dai mezzi pubblici e sempre più propensa alla cultura "pay per use", meno vincolata alla proprietà del bene auto».

Ludovico Maggiore, vicepresidente

dente Aniasa con delega sulla Sezione, evidenzia come «primo obiettivo dell'Associazione sarà l'ottenimento del riconoscimento normativo del Vehicle Sharing nel Codice della strada. Questo nuovo servizio sta efficacemente integrando la più tradizionale offerta di trasporto pubblico locale ed i sempre più numerosi utenti meritano un contesto chiaro in merito alle regole di circolazione, alla corretta notifica delle contravvenzioni e alle misure di contrasto a furti e frodi, anche grazie al consolidamento dei rapporti tra gli operatori del settore con le istituzioni, a livello nazionale e locale». (riproduzione riservata)



Il Tar del Lazio ha stabilito l'illegittimità dei diritti di motorizzazione per il nolo oltre i 30 giorni

NO AL BALZELLO SULLE INTESTAZIONI A TEMPO

Il versamento di nove euro a veicolo non si fonda sulla norma

Il Tar del Lazio fa finalmente chiarezza sulla questione delle intestazioni temporanee. La recente pronuncia stabilisce che è illegittimo chiedere il pagamento dei diritti di motorizzazione nei casi di intestazione temporanea dei veicoli a noleggio oltre i 30 giorni.

La questione si è trascinata per diversi mesi, diventando emblematica di un certo modo di imporre lacci e laccioli alle imprese, creando ostacoli alla competitività. Il ministero dei Trasporti, a fine 2014, aveva regolamentato la materia stabilendo una procedura farraginosa e imponendo un iniquo balzello su ogni operazione di intestazione temporanea. Pur essendo stato dimostrato in diverse sedi il danno che avrebbe comportato, sia in termini economici sia procedurali, l'applicazione della norma prevista dal Codice della strada sul tema delle intestazioni temporanee, andando di fatto a gravare sui conti delle imprese oltre che sulle procedure.

Le società clienti, a quanto stabilito dai giudici amministrativi, possono delegare le aziende di noleggio ad espletare tutti gli adempimenti previsti dal Codice della strada. Con le sentenze n. 11004/2015 e n. 11006/2015, il Tar del Lazio ha quindi accolto i ricorsi promossi dalle maggiori società di noleggio veicoli contro le circolari con cui il ministero dei Trasporti aveva regolamentato a fine 2014 l'articolo 94 (comma 4-bis) del Codice della strada.

La norma, risalente al 2010 e concepita per contrastare l'elusione e le intestazioni fittizie, prevede l'obbligo di comunicare all'Archivio Nazionale del Mit le generalità dell'utilizzatore

del veicolo per un periodo superiore ai 30 giorni. L'applicazione pratica, tuttavia, si è rilevata di estrema difficoltà amministrativa, specialmente per le 65 mila aziende e le 2.700 Pa clienti delle imprese di noleggio, che comunque già dal 2012 comunicano regolarmente all'Anagrafe Tributaria le generalità complete della clientela.

Come si legge nella sentenza del Tar, il versamento di 9 euro a veicolo per diritti di motorizzazione (oltre ai 21 € di imposta di bollo per un totale di circa 8 milioni di euro l'anno), stabilito dalle circolari del Mit, non trova fondamento normativo per il settore del noleggio in quanto la ricevuta rilasciata in questo caso dalla Motorizzazione non è riconducibile alla tabella legislativa di riferimento (Legge 870/1986).

Il Tar ha inoltre specificato che la clientela potrà conferire delega generale all'impresa di noleggio per ogni adempimento legislativo e amministrativo relativo all'articolo 94 del Codice della strada.

«Siamo davvero soddisfatti che il tar abbia ragionevolmente accolto le istanze del settore, clientela e aziende di noleggio», ha evidenziato il presidente [Aniasa](#) Fabrizio Ruggiero, «con

specifico riferimento all'ingiustificato aumento dei costi, senza paragoni in Europa, che avrebbe ulteriormente appesantito un settore sempre più strategico per la mobilità aziendale. Nel condividere in toto gli obiettivi legislativi di sicurezza nella circolazione, va rimarcato che il comparto fornisce, per sua natura, un valido contributo alla certezza dell'utilizzatore del veicolo».

«Si tratta di un provvedimento indubbiamente opportuno, oltre che giusto, che semplifica e rende meno onerosa una procedura che è stata introdotta in Italia per puro zelo burocratico e non ha riscontri in nessun altro Paese del mondo», afferma Gian Primo Quagliano, direttore responsabile di *Auto Aziendali Magazine*.

«La soddisfazione del settore dell'auto aziendale è dunque giustificata, «ma non si deve dimenticare» che l'obiettivo per l'auto aziendale è quello di avere una normativa e un trattamento fiscale allineati agli standard europei. E, in quest'ottica, il comma 4-bis dell'articolo 94 del codice della strada deve essere abrogato». (riproduzione riservata)

