

NOLEGGIO

Mercato

Gennaio boom per il noleggio a breve e a lungo termine



Alberto Vita

Publicato il 19/02/2020



1 / 2Condividi

Mercato - Gennaio boom per il noleggio a breve e a lungo termine

Next

Il noleggio, sia a **lungo** sia a **breve termine**, attenua, almeno in parte, i risultati negativi delle immatricolazioni di gennaio, calate per i privati del 14,09% (ovvero 15 mila unità in meno rispetto al 2019). Il noleggio a breve termine ha, infatti, messo a segno un ottimo più 19,31 anno su anno (2.687 veicoli in più), mentre il lungo termine ha chiuso a +18,39% a quota 22.871, ovvero 3.552 vetture in più. Proseguendo il trend dello scorso anno, a brillare sono soprattutto le captive, cioè le controllate dei costruttori automobilistici (Leasys-FCA, Mercedes-Benz Charterway, Free2Move Lease-PSA, ES Mobility-Renault/Nissan e Volkswagen Leasing), in crescita del 59,69%, mentre i generalisti top (ALD Automotive, Alphabet, Arval, Athlon, Car Server, LeasePlan e Sifà) hanno fatto registrare un calo del 3,14%. Sul versante dei veicoli commerciali leggeri, il saldo di gennaio 2020 è del -7,24%, pari a un decremento delle immatricolazioni di 937 unità.

Leasys mantiene la leadership. La captive di FCA Bank continua a mantenere la leadership del settore conquistato lo scorso anno e stacca ulteriormente la seconda in classifica, ovvero Arval. Leasys ha immatricolato 7.290 veicoli (+54,8% anno su anno), mentre la società del gruppo BNP Paribas ne ha registrati 4.992 (-4,1%). Continua il calo per ALD Automotive, che con 3.321 immatricolazioni è scesa del 19,1 rispetto al gennaio del 2019, un anno non brillante per la società di Société Générale. Al quarto posto si conferma LeasePlan, in sostanziale pareggio (2.727 immatricolazioni, 68 in meno rispetto a gennaio 2019). Le prime quattro captive sono anche le uniche al di sopra del 10% della quota di mercato, con il 28,2% di Leasys, il 19,3% di Arval, il 12,8% di ALD e il 10,5% di LeasePlan. Al quinto posto rimane Volkswagen Leasing che, dopo un anno d'oro, ha messo a segno anche un ottimo più 66,4% a gennaio, pari a un incremento di 916 unità. Nelle posizioni successive, a gennaio Car Server (più 61,7% sullo stesso mese del 2019) è davanti a Sifà (che continua la sua crescita passando dalla decima alla settima posizione e facendo segnare a gennaio un ottimo +14,7%), Mercedes-Benz Charterway (+111,3%), Free2move Lease (gruppo PSA, +51,2%), ES Mobility (la captive di Renault-Nissan, +83,3%), Athlon, Rent2Go (+88,7%), Program, Toyota Fleet Mobility, Pan e GFC. "Dopo un 2019 da incorniciare, l'ottima performance di gennaio 2020 premia i nostri sforzi in termini di innovazione prodotto, in

particolare grazie alle offerte sviluppate per i clienti privati che si stanno avvicinando sempre più al noleggio. Anche nel 2020 Leasys annuncerà molte novità: in Italia supporteremo la transizione verso la mobilità elettrica con nuove soluzioni create ad hoc, mentre all'estero gli investimenti si concentreranno sull'espansione del noleggio a breve e lungo termine, nonché del car sharing" ha commentato a Dataforce Alberto Grippo, ceo di Leasys. Gli fa eco Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa: "Dopo una chiusura d'anno abbastanza positiva sul fronte delle immatricolazioni, il settore del noleggio veicoli ha registrato a gennaio un avvio promettente che lo proietta stabilmente oltre quota 25% dell'immatricolato".

Noleggio a breve: cambio ai vertici. Hertz, targando 4.349 veicoli (975 in più, per un dato positivo del 28,9%) distanzia nettamente la leader dello scorso anno, ovvero Avis, che ne immatricula 2.007, comunque ben 1.121 in più anno su anno (+126,5%). Al terzo posto c'è Sixt (1.776, +28,6%), seguita da Europcar (1.573, +130,9%), Locauto (1.321, -27,5%) e Rent a Car Italy (1.293, +30,4%).

CAOS BOLLO AUTO 2020, EMENDAMENTI DEL MILLEPROROGHE RIMANDANO A FINE LUGLIO

13 FEB 2020

PAOLA BALDACCI



Un altro tassello si aggiunge al **caos bollo auto 2020** di cui abbiamo iniziato a scrivere la scorsa settimana in seguito alla segnalazione di **Aniasa**, l'associazione dei noleggiatori che lamenta l'impossibilità al pagamento della **tassa di possesso** per le flotte aziendali.

Oggi Missionline.it torna sull'argomento grazie alla riflessione di **Simone Costantini**, **amministratore delegato di Fleet Support**, che segnala come soltanto la Lombardia abbia formalizzato il differimento del versamento dell'imposta. Come noto, quest'ultimo era fissato nel 31 gennaio scorso.

GLI EMENDAMENTI DEL DECRETO MILLEPROROGHE SUL BOLLO AUTO

Nel frattempo, lunedì 10 febbraio scorso, le commissioni riunite Affari costituzionali e Bilancio nell'ambito dell'esame [del Decreto Milleproroghe](#) hanno approvato **due emendamenti** che di fatto sollevano le **società di autonoleggio**, concedendo più tempo per pagare il bollo.

Infatti, tra le variazioni al DL c'è quello sui periodi tributari in scadenza nel primo semestre 2020. Ed è una buona notizia, come auspicato da Aniasa.

In pratica, **per i veicoli concessi in locazione a lungo termine senza conducente** «le somme dovute a titolo di tassa automobilistica vanno versate **entro il 31 luglio 2020** senza l'applicazione di sanzioni e interessi».

Vediamo con ordine gli accadimenti e dipaniamo la questione.

ANIASA PREVEDE RINCARI DEL BOLLO AUTO DEL 20%

Informa Aniasa: «Dopo le nostre continue sollecitazioni, la Commissione bilancio della Camera è intervenuta con una variazione supportata da tutti i gruppi parlamentari e martedì scorso, nell'ambito dei lavori del Milleproroghe, è stato inserito l'emendamento che prevede due aspetti fondamentali: il primo è la possibilità di pagare il bollo senza sanzioni **entro il 31 luglio**, mentre il secondo stabilisce che entro il 30 aprile con decreto ministeriale del Mef, di concerto con Mit, e sentiti l'ente accertatore (Aci) e le associazioni di categoria del Noleggio a lungo termine (Aniasa), si provveda alla **regolamentazione dei pagamenti**».

La questione non è di facile soluzione in quanto le caratteristiche del noleggio cozzano contro la nuova legislazione imposta dalla **Conferenza Stato-Regioni**. Da parte delle imprese di Nlt e di Aniasa c'è tutta la collaborazione per ridurre l'impatto verso la **clientela aziendale**.

«Anche le 3.200 amministrazioni pubbliche che utilizzano ogni giorno i veicoli a noleggio avranno penalizzazioni. **Si prevede un aumento del costo del bollo di almeno il 20%**».

UNA STRUTTURA INFORMATICA INADEGUATA ALLE NOVITÀ

Spiega Simone Costantini: «Il problema dei pagamenti è dovuto al fatto che la struttura informatica non è pronta ad accogliere le novità introdotte dal **Decreto fiscale 2020** e l'unica Regione ad aver "circolarizzato" ufficialmente la sospensione fino al 29 febbraio era la Lombardia».

Cosa ha generato il cosiddetto "caos bollo auto 2020"?

Con la Finanziaria 2020 l'obbligo del pagamento della tassa di possesso del veicolo passa **dal proprietario** del mezzo (ad esempio la società di noleggio a lungo termine) **all'intestatario** del contratto di noleggio.

«Questo cambiamento epocale porta con sé tantissime problematiche organizzative ed economiche, ma soprattutto, e come spesso accade, la legge corre più veloce della sua applicazione – continua Costantini -. Infatti, i **sistemi nazionali di incasso** non sono pronti e non permettono l'operazione se non manuale, uno ad uno».

Il che diventa **un vero e proprio incubo** per le società di noleggio che hanno centinaia di migliaia di veicoli e devono operare il pagamento della tassa **su Regioni differenti** da quelle dei proprietari dei mezzi.

CAOS BOLLO AUTO 2020, COME FUNZIONA TRA PRA E MOTORIZZAZIONE

Perché nasce il problema "informatico"? Sempre l'AD di Fleet Support ci spiega: «Per immatricolare un veicolo, fino a quando non sarà pienamente operativo il Certificato Contestuale, si devono seguire due strade parallele: **il Pra** (Pubblico registro automobilistico) **dell'Aci e la Motorizzazione Civile** (cioè il Ministero dei trasporti). Inoltre dal 2017 i detentori di contratti di noleggio sono obbligati a comunicare alla Motorizzazione, attraverso una pratica esperita sul **Portale dell'Automobilista**, l'inizio e la fine della locazione oltre alla loro ragione sociale, attività che usualmente ormai viene delegata al noleggiatore».

Continua: «Oggi ogni Regione, in autonomia, stipula delle convenzioni con **un riscossore** (nella fattispecie un polo telematico, come Aci ad esempio) per riscuotere la tassa di possesso/bollo. I poli telematici rappresentano infrastrutture tecnologiche che raccolgono milioni di dati, per pagare i bolli e non solo. Tuttavia, i sistemi di riscossione, come impostati, riconoscono due figure per identificare la **Regione beneficiaria della tassa di possesso**: l'intestatario del mezzo oppure il titolare del contratto finanziario di leasing. Ed è qui il nodo: è tecnicamente impossibile incassare la

tassa di possesso di una qualsiasi Regione differente da quella del noleggiatore in quanto manca proprio il “campo” informatico idoneo a effettuare tale operazione».

PAGAMENTI LIBRETTO PER LIBRETTO, UN INCUBO PER LE AZIENDE

Cosa hanno fatto al momento i riscossori per permettere di riscuotere le tasse di possesso dai noleggiatori? «Hanno fatto sì che si possano imputare i dati libretto per libretto. Uno per uno. Un’assurdità per chi ha flotte a cinque zeri».

Questa è la situazione attuale che **interessa il settore delle flotte auto**.

Invece, **per i privati** il tema del bollo auto 2020 è incentrato sull’ampliamento degli “sportelli” dove poterlo pagare. Dal 1° gennaio 2020, infatti, anche **le banche** attraverso i loro Atm abilitati lo incassano. [La Regione Lombardia applica lo sconto del 15%](#) sul bollo auto se si paga tramite banca, attivando la domiciliazione.

Anche gli uffici postali, oltre al sito web e alle app digitali di **Poste Italiane**, sono abilitati, così come i canali Sisal e Lottomattica. Infine, non dimentichiamo **PagoPA**, cioè i moduli standardizzati di pagamento presenti sui siti web della Pubblica Amministrazione.

Mobilità: quando il noleggio a lungo termine aiuta l'ambiente

Postato da: [Redazione](#) il: 12 Febbraio, 2020 In: [In Evidenza](#), [slider](#), [TREND METER](#)

[Stampa](#) [Email](#)

La crescita negli ultimi anni della flotta delle **auto a noleggio a lungo e breve termine** e in sharing nel nostro Paese (oggi oltre il milione di veicoli in circolazione sulle



strade italiane) costituisce **una buona notizia anche per l'ambiente.**

Secondo quanto riportato da [Aniasa](#), infatti, i veicoli a nolo, oltre a essere di recente immatricolazione e quindi più sicuri, **sono anche i più green** e testimoniano sul campo i passi in avanti compiuti dalle Case Automobilistiche sul fronte della lotta alle emissioni inquinanti e climalteranti.

Secondo uno studio realizzato da ANIASA con il Centro Studi Fleet&Mobility, le auto a noleggio oggi emettono meno della metà (se a benzina) e due terzi in meno (se diesel) di monossido di carbonio, mentre le emissioni di ossido di azoto sono addirittura dimezzate rispetto alla media del parco circolante.

Inoltre, il particolato emesso dalle vetture diesel a noleggio è inferiore dell'85% rispetto alla media del parco circolante, mentre gli idrocarburi incombusti sono inferiori del 70%.

Le differenze dimostrabili con le auto a [noleggio a lungo termine](#)

Il parco circolante vetture italiano è tra i più anziani a livello europeo, secondo per "vecchiaia" media solo al Portogallo.

A metà dello scorso anno, delle oltre 38 milioni di auto presenti sulle nostre strade, **oltre il 31% era ante Euro4 e quasi il 60% dall'Euro4 in giù. Il restante 40% era Euro5 oppure Euro6.** Un dato significativo, soprattutto alla luce delle forti riduzioni di emissioni determinate dal passaggio alle ultime motorizzazioni.

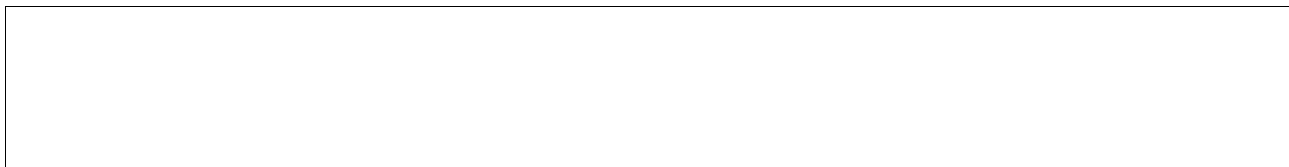
In tale contesto emissivo **il noleggio costituisce una realtà virtuosa, con la flotta di oltre 1 milione di vetture già tutte Euro6 a fine 2019**, con tagliandi e controlli documentati nonché attestazione dei reali chilometri percorsi. Le vetture del noleggio a lungo termine vantano oggi un ciclo di vita di 3-4 anni (prima di essere immesse sul mercato dell'usato), quelle del breve termine addirittura di 6-8 mesi.

Nel [nolegg](#)io a lungo termine cresce anche l'elettrico

Due vetture su tre del noleggio a lungo termine sono diesel di ultima generazione, motorizzazione che negli ultimi 12 mesi ha perso 10 punti percentuali, anche a seguito delle campagne di demonizzazione e dei blocchi alla circolazione che lo hanno colpito.

Tale calo è stato bilanciato quasi interamente dalla crescita delle motorizzazioni a benzina e **una parte residuale si è trasferita sulle alimentazioni "alternative"**, tutte in crescita: ibride +9%, GPL +19% ed elettrico +42%.

Nel 2019 quasi la metà dei veicoli elettrici è stata immatricolata dagli operatori del noleggio che possono rappresentare un volano per la diffusione di questo tipo di alimentazione.



Rc auto familiare e bollo auto noleggio: pasticcio totale

Il Governo ha introdotto nel 2020 due norme molto complesse. Così tanto che ancora non si capisce quali possano essere le conseguenze

di [Walter Gobbi](#) 12/02/2020, 20:25



La manovra 2020 del Governo ha introdotto due norme molto particolari e delicate. Ma le regole sono complesse, parecchio articolate, discutibili. Tanto che si pensa di **rimandarle** o di cambiarle. Un pasticcio totale. Parliamo di RCA familiare e **bollo auto noleggio**. La prima dal 16 febbraio 2020, l'altra dal 1° gennaio 2020. Almeno in teoria.

Le novità del bollo auto sui noleggi

Ma perché con **Rc auto familiare** e bollo auto noleggio è stato un pasticcio totale? Con la Rc auto familiare viene estesa la legge Bersani: la classe di merito può essere trasferita dall'auto alla moto e viceversa. Un ragazzo di 25 anni può per esempio ereditare la classe del padre: compra la moto e ha diritto alla prima classe di papà. Non entra in una classe costosissima. Questo **distorce** il sistema bonus malus. Infatti, si pensa di cambiarla o di rimandarla. Con la regola del bollo auto noleggio per il lungo termine, sino a ieri la società di noleggio pagava la tassa di proprietà regionale; oggi a pagare è l'automobilista. Ma le Regioni non sanno quali procedure applicare. La Lombardia ha sospeso i pagamenti. Perché ci sono guai di natura burocratica, fiscale, amministrativa. Un caos pazzesco.

Rc auto familiare: il no dell'Ania

E comunque, anche se la **Rc auto familiare** entrasse in vigore, il mercato è libero. Le assicurazioni non abbasserebbero i prezzi. Per **l'Ania** (Associazione assicurazioni), questa disposizione, se definitivamente approvata, condurrebbe a conseguenze davvero distorsive per la **sostenibilità** del sistema assicurativo della rc auto, a danno di tutti gli utenti. Il dato sugli incidenti causati da ciascun assicurato si azzerava in fase di rinnovo, impedendo di valorizzare le condotte di guida virtuose a scapito di quelle meno prudenti o, addirittura, troppo disinvolte.

Bollo auto noleggio: il no dell'Aniasa

E l'Aniasa (Associazione autonoleggio) dice no al bollo auto noleggio. La norma aumenta la burocrazia e i costi per chi usa l'auto aziendale. Produrrà minori introiti per l'Erario, con il rischio concreto di una forte crescita dell'evasione della tassa automobilistica. C'è il pericolo di un boom di **contenziosi** connessi al mancato o non corretto pagamento del bollo.



PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

12 Febbraio 2020

Veicoli in noleggio a lungo termine oltre quota 1 milione

Immatricolazioni stabili sui buoni livelli del 2018 (213.000), una flotta in decisa crescita (+14%) che già a settembre 2019 ha superato la quota record di 1 milione di veicoli in circolazione. Si fa sentire la campagna di demonizzazione del diesel, condotta anche attraverso blocchi ingiustificati alla circolazione in città dei veicoli di ultima generazione (con emissioni ridotte al minimo): così prosegue la discesa del gasolio (-12% e una quota che passa dal 76% al 66% del circolante a noleggio a lungo termine), di cui beneficiano quasi interamente le alimentazioni a benzina (con conseguente, paradossale, aumento delle emissioni di CO2) e solo in piccola parte le “alternative” che non “sfondano”. Di fronte alle incertezze dello scenario economico, normativo e politico, la clientela del noleggio continua a preferire la proroga dei contratti in essere rispetto al rinnovo della flotta.

Sono questi i principali dati e trend del report trimestrale sul noleggio a lungo termine nei primi 9 mesi del 2019, resi noti oggi da **ANIASA**, l’associazione che, all’interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Flotta a quota 1 milione

Il principale risultato evidenziato dai nuovi dati annunciati dell’Associazione non può che essere il raggiungimento e superamento della soglia di 1 milione di veicoli in noleggio a lungo termine. Una quota che attesta il crescente gradimento per questa formula da parte delle aziende di qualsiasi dimensione (grandi multinazionali, di medie dimensioni e PMI), liberi professionisti e anche privati e la sua centralità tra i metodi di acquisizione dei veicoli.

Oltre all’aumento delle vetture in flotta, va rimarcata anche quello dei veicoli commerciali leggeri a nolo (213.000), sempre più utilizzati nelle nostre città anche per i servizi di consegna delle merci acquistate online.

In crescita le immatricolazioni di city car e utilitarie

Sul fronte delle immatricolazioni, stabili a 213.000 unità, appare evidente l’aumento delle city car e delle utilitarie che, insieme alle vetture medie, costituiscono il 75% del totale: 3 vetture su 4 immatricolate a noleggio sono quindi auto di dimensioni medio-piccole. Un dato ben lontano dallo stereotipo che sembra ancora albergare e giustificare alcune scelte irragionevoli del decisore politico che, da ultimo in ordine di tempo, nella recente Manovra aveva inizialmente motivato un aumento di oltre il 300% (poi rivisto fino a quasi annullarlo) della tassazione sull’uso dell’auto aziendale come una misura che avrebbe penalizzato solo limitate fasce di popolazione privilegiata che utilizzava SUV o vetture di elevata cilindrata. Un’ulteriore conferma in tal senso arriva dalla top ten delle vetture più scelte dalla clientela del noleggio a lungo termine, che vede in testa nelle prime 5 posizioni Panda, Clio, 500X, Ypsilon e Tipo.

Top 10 immatricolazioni vetture 9 mesi 2019

	Modello	9 mesi 2019	Var % vs 9 mesi 2018
1	PANDA	14.316	24%
2	CLIO	7.225	70%
3	500X	6.964	-16%
4	YPSILON	6.483	99%
5	TIPO	6.005	-9%
6	QASHQAI	5.773	-14%
7	3008	5.688	32%
8	RENEGADE	5.684	94%
9	500	5.262	-13%

Il gasolio vede diminuire la propria quota di immatricolazioni dal 76% al 66%. E le 20mila vetture diesel immatricolate in meno sono state assorbite quasi tutte dalla scelta del benzina (+18mila vetture), con conseguente aumento nelle emissioni di CO₂. Le alimentazioni alternative non vedono crescere sensibilmente la propria quota di mercato e restano stabili intorno a un complessivo 10% del totale “nuovo” (ibride al 6%, GPL al 2% e all’1% elettriche e a metano).

*“Gli ultimi dati”, evidenzia il Presidente ANIASA – **Massimiliano Archiapatti**, “fanno emergere un quadro di luci e ombre per il noleggio a lungo termine: le luci sono legate alla conferma e al consolidamento del crescente appeal delle soluzioni a noleggio, scelte sempre più spesso per soddisfare le esigenze di mobilità, sostenibile e sicura, aziendale, cittadina e turistica nel nostro Paese; le ombre dipendono dall’approccio alle tematiche strategiche della mobilità da parte delle Istituzioni nazionali e locali che attraverso normative miopi e ordinanze restrittive contraddittorie che prendono di mira il settore e rischiano di frenare l’avanzata della sharing mobility e il rinnovo del parco circolante più vecchio d’Europa.*

Misure come la recente stangata sulle auto aziendali in Manovra (proposta e poi alleggerita) o i recenti assurdi blocchi della circolazione anche delle vetture diesel di ultima generazione (e con emissioni vicine allo zero) vanno nella direzione opposta alla sostenibilità ambientale e all’aumento della sicurezza sulle strade e contribuiscono a determinare il clima di incertezza che spinge anche le aziende a rinviare le scelte di rinnovo della propria flotta, preferendo tenere i contratti in essere in attesa di maggiore chiarezza”.

“L’attuale quadro di complessiva incertezza richiede grande concretezza nell’approccio ai temi strategici della riduzione emissioni inquinanti e climalteranti e della sicurezza stradale”, ha concluso Archiapatti, “Per affrontare in modo serio ed efficace questi argomenti occorre oggi imprimere una decisa accelerata ai tavoli sull’automotive annunciati dal MISE ad ottobre. A parole si dice di considerare l’automotive un ‘asset industriale strategico per il nostro sistema Paese’, nei fatti lo si approccia sempre e solo in una logica punitiva o alla ricerca di risorse economiche da impiegare altrove”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Noleggio lungo termine auto usate: le offerte 2020



Sei alla ricerca delle migliori offerte per **noleggio a lungo termine di auto usate**? Sei nel posto giusto. Nel corso del 2020 il noleggio auto a lungo termine diventa sempre più un'opzione scelta da liberi professionisti, aziende ma anche da privati che vivono in città o che preferiscono il noleggio all'acquisto di una vettura privata. Uno dei vantaggi di questa soluzione è la possibilità di scegliere tra un parco auto usate molto ampio, optando anche per vetture moderne e dotate di vari optional, utili durante un lungo viaggio, o di design moderni e lussuosi ideali per quando ci si presenta a clienti, soci o eventi aziendali. Vedendo le [offerte di noleggio a lungo termine di auto usate come queste](#), notiamo come l'interesse per l'usato nell'NLT (Noleggio a Lungo Termine) è in rapida crescita e come i **prezzi** proposti siano **allettanti** per le persone che decidono di optare per questa soluzione. Ma vediamo insieme le offerte e i vantaggi del noleggio d'auto usate a lungo termine.

Noleggio auto a lungo termine: quanto costa?

Una delle domande che ci si pone sempre più spesso è: **quanto costa il noleggio a lungo termine di auto usate**? Naturalmente, il costo dipende da diversi fattori, come:

- Periodo per il quale si desidera noleggiare l'auto
- Modello d'auto usata prescelto
- Optional desiderati
- Tipologia d'assicurazione
- Motorizzazione

In base a questi fattori il prezzo finale può sicuramente cambiare. Per darti un'idea del costo medio nel 2020 per il noleggio, però, mostriamo un **elenco di alcuni modelli** e del relativo prezzo medio di noleggio:

- Alfa Romeo Giulia, 329 euro al mese
- BMW Serie 1, 380 euro al mese
- Ford Eco Sport, 204 euro al mese.

Come possiamo vedere il prezzo mensile medio non è molto alto, per questo motivo sempre più persone tendono a usufruire di questo servizio per i loro spostamenti.

Come funziona il noleggio a lungo termine auto usate?

Il noleggio di auto usate a lungo termine, come accennato è una formula sempre più utilizzata da aziende, società, liberi professionisti e privati che hanno bisogno di una vettura per i loro spostamenti o per il lavoro. Infatti, secondo uno studio condotto dall'Aniasa (Associazione di Confindustria nel settore servizi di mobilità) il noleggio a lungo termine per privati è tra le nuove frontiere dell'auto. Oggi circa **30 mila automobilisti** hanno lasciato l'auto di proprietà e scelto la formula per il noleggio tutto incluso con un costo fisso. Un italiano su quattro conosce questa formula, e ben il 40% delle persone vorrebbero sperimentarlo. Dunque, il noleggio delle automobili per un lungo periodo di tempo alletta sempre di più sia i privati sia le aziende e liberi professionisti. Ma **come funziona?** Questa formula prevede innanzi tutto:

- L'incontro tra cliente e azienda per la formulazione di un preventivo
- Un contratto specifico per un periodo medio o lungo, a seconda delle necessità
- La scelta del veicolo che maggiormente interessa il cliente

Una volta che le parti si sono accordate, il cliente avrà a disposizione l'auto scelta ma non solo potrà accedere a una serie di servizi specifici offerti dall'azienda nel prezzo mensile corrisposto. Ad esempio, non ci sarà bisogno di preoccuparsi di pagare per eventuali problematiche improvvise all'auto elettroniche o meccaniche, perché si occuperà l'azienda delle riparazioni. **I costi straordinari o ordinari sono inclusi nel canone**, e tra questi troviamo: bollo, assicurazione e tagliando. In poche parole, il noleggio auto a lungo termine ti mette a disposizione una vettura per andare dove più desideri, corrispondendo un prezzo fisso mensile che ti offre servizi a tutto tondo, e ti evita le tradizionali incombenze e preoccupazioni di chi ha un'auto di proprietà.

Quali sono i principali vantaggi del noleggio a lungo termine?

Il noleggio d'auto usate a lungo termine attira sempre più persone e presenta **offerte sempre più allettanti** nel corso del 2020 per i vantaggi che comporta sia per i soggetti privati sia per i titolari d'azienda e partita IVA. Tra i **principali vantaggi** possiamo annoverare:

- La possibilità di avere un'**auto usata in ottime condizioni** e di valore
- Si evita di diventare i proprietari reali del veicolo con tutte le incombenze relative
- Non bisogna gestire più la manutenzione ordinaria o straordinaria
- Il bollo e l'assicurazione sono compresi nel canone mensile
- Il cambio gomme e altre problematiche sono gestite dall'azienda che noleggia l'auto
- **I costi sono chiari sin da subito**, e non dovrai sborsare altri soldi per incidenti, rotture improvvise ecc...
- Puoi avere un'**ampia scelta** di auto e cambiare modello alla fine del primo contratto
- I titolari di partita IVA possono detrarre i costi del noleggio auto.

Fisco e bollo, due colpi bassi che spiazzano tutto il sistema

Un maggior prelievo fiscale sul dipendente (poi ridimensionato) e l'obbligo di pagare il bollo scatenano una raffica di proteste sui social, fino alla marcia indietro del Governo

Centinaia di migliaia di reazioni sui social sono ordinaria amministrazione per famosi rapper e teenager, ma diventano notizia quando a reagire sono dei manager assegnatari di una company car. È accaduto a cavallo di ottobre e novembre, per un paio di articoli del Sole 24 Ore che riportavano l'iniziativa governativa di tassare come reddito per il dipendente la company car, non per la parte di uso privato, che è già tassata dal 1997, ma anche per quella parte di uso lavorativo. A conti fatti, un prelievo aggiuntivo da parte dell'erario di alcune migliaia di euro, su persone che in gran parte si trovano sui 50.000 euro lordi all'anno o poco sopra. Non male in un'epoca in cui si vocifera di voler e dover abbassare le tasse sui redditi.

Anche grazie a quella sollevazione popolare "social", alla fine il Governo ha svuotato quasi del tutto il provvedimento: l'uso privato resta convenzionalmente al 30% dell'auto, per le vetture fino a 160 gr/km di emissioni di CO₂. «Oggi, non ci aspettiamo grandi cambiamenti, perché meno del 5% dei veicoli della nostra flotta attuale ha un'emissione superiore a 160g/km, che è la soglia fissata per l'aumento della tassazione», ha detto Emmanuel Lufroy di Arval, però aggiungendo che «le aziende clienti hanno adottato un atteggiamento cauto in attesa delle nuove disposizioni contenute nella manovra». Insomma, il danno è stato fatto, come conferma Alberto Viano, a.d. di LeasePlan: «Le incertezze che hanno caratterizzato gli ultimi mesi del 2019, legate alle misure sul settore nel testo della Finanziaria, hanno creato indecisione e sospensione dei nuovi ordini».

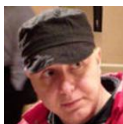
Per dare una misura del disorientamento provocato, basti dire che molte aziende hanno valutato un possibile ritorno all'auto propria del dipendente, a cui riconoscere poi il rimborso chilometrico per gli spostamenti di lavoro. Un sistema decisamente vintage, che avrebbe portato con sé due conseguenze: uso di vetture più inquinanti e meno sicure, a causa del ciclo di sostituzione ben superiore ai tre/quattro anni, e intensificazione delle spese in nero per la manutenzione, visto che il privato non le scarica.

Negli affari, una vendita rimandata oggi non si recupera domani e l'industria dell'auto ha accusato il colpo, come ci spiega senza mezzi termini Nicola Pumilia, di Fca: «Il clima di incertezza riguardo le nuove normative sulle emissioni e l'aggravio del peso fiscale del fringe benefit ha portato ad un rallentamento della raccolta ordini da parte delle aziende del territorio negli ultimi due mesi del 2019». Sarà bene tenerlo a mente, quando poi leggiamo di contrazione dell'industria manifatturiera: gli interventi del regolatore non sono neutri, hanno un costo. Soprattutto per quella parte di mercato che invece il provvedimento ha colpito, anche dopo la retromarcia. La porzione di uso privato (dunque tassata) sale al 50/60% per le auto con emissioni superiori a 160 gr/km, ossia quelle più importanti e costose, come spiega Gianluigi Riccioni di Mercedes: «In generale, l'aumento della tassazione per l'uso privato nel canale flotte impatta soprattutto sulle vetture

destinate alle figure apicali delle aziende che richiedono motorizzazioni tradizionali benzina o diesel, per le quali prevediamo una domanda crescente sulle versioni ibride plug-in».

Poteva bastare, invece il Dl fiscale di fine anno ha spostato l'onere di pagare il bollo dal proprietario all'utilizzatore. «Un provvedimento nato male e gestito peggio, in totale antitesi con la tanto declamata semplificazione amministrativa – secondo Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione dei noleggiatori – visto che aumenta la burocrazia e i costi per chi usa l'auto aziendale e produrrà minori introiti per l'Erario, con il rischio concreto di una forte crescita dell'evasione della tassa automobilistica e di un boom di contenziosi connessi al mancato o non corretto pagamento». Parole che hanno colpito: il “decreto milleproroghe” ha recepito l'emendamento Aniasa di spostare i termini del pagamento a giugno e convocare un tavolo, in vista di un decreto che sistemi la faccenda.

Auto elettrica e noleggio, la combo per far decollare la mobilità green



di **Antonio Dini**
Senior Contributor
20 Feb, 2020

Anche in Italia arriva la startup Juicar, che prova a rivoluzionare il modello di business dell'auto elettrica. Car sharing e noleggi potrebbero rivoluzionare l'e-mobility

Ricarica elettrica di Juicar Bmw i3(Foto Juicar)

Ci sono due tendenze che si stanno incrociando. Da un lato **il mercato automobilistico italiano** è sempre più attento all'**elettrico** e al **verde** in generale: nel corso del 2018 c'è stato **un +38,7% nelle immatricolazioni** di nuove **vetture green pari a 256.640 auto**. Dall'altro, **secondo i dati Aniasa**, nel 2019 c'è stato un record storico per le immatricolazioni di **auto nuove** a uso **noleggio**: 462mila unità, con un +6,1% sul 2018.

Dal noleggio alle flotte aziendali

In questo contesto c'è chi si muove per **capitalizzare** questa doppia tendenza comune a **tutta l'Europa**: dal noleggio elettrico **a un euro di Driiveme** alle offerte **per il mercato delle imprese**. In particolare, arriva **anche in Italia la svizzera Juicar, startup di e-mobilità** nata nell'incubatore di startup basate su "clean-tech", **Oyster Lab** (di proprietà della società elettrica **Alpiq**).

Un nuovo mercato

La startup svizzera è un apripista in questo settore, dove sino a questo momento si sono visti **servizi di car sharing** che usano (pochi) **veicoli elettrici**, oppure **formule tradizionali di noleggio e leasing**, che però sono ancora poco attratte dall'elettrico, rivolto soprattutto alle flotte aziendali.

Secondo il direttore generale di Oyster Lab, Bastian Gerhard, c'è spazio: *"In Europa vengono immatricolate ogni anno circa **15 milioni di nuove vetture**. Le stime degli studi di settore fanno dedurre con ottimismo che nei prossimi cinque anni oltre il 25% di queste saranno totalmente elettriche. Per lo stesso periodo si prevede che **1 su 10 sarà in abbonamento**. Il nostro intento è*

quello di diventare leader di mercato con un obiettivo specifico: entro il 2020 Juicar punta a essere presente in 10 mercati e riconosciuta dal pubblico di riferimento”.

Il team di Juicar

Rischi e opportunità

L'elettrico pone vari tipi di problemi, oltre che opportunità. A partire ovviamente dall'autonomia delle auto e dalla rete di ricarica, passando poi al **costo e allo smaltimento delle batterie**. Ma ci sono anche altri aspetti.

Uno di questi, per esempio, è specifico per chi si propone con la formula del noleggio, a blocchi di un mese (minimo). E cioè **il valore dell'auto elettrica**. Che, a differenza di quella tradizionale con motore termico, non si svaluta altrettanto velocemente perché non ha una usura elevata e richiede pochissima manutenzione. **Ha senso noleggiarle?** Secondo Gerhard ovviamente sì: *“Con l'acquisto di un'auto a combustione termica si incorre nel problema della perdita di valore commerciale, in costi di manutenzione e in una scarsa flessibilità. Le auto elettriche offrono invece batterie evolute in termini di autonomia, velocità di ricarica, durata nel tempo nonché una **ridotta perdita di valore commerciale**. Eliminando tutti questi possibili svantaggi, Juicar rende accessibile e semplice la mobilità sostenibile con il vantaggio di una soluzione facile da sottoscrivere ed eventualmente da revocare”.*

Le reti di ricarica

“La maggior parte dei guidatori moderni – dice Gerhard – utilizza la propria auto spesso attraversando i confini tra una nazione e l'altra. Pertanto, diventa fondamentale offrire una soluzione che consenta di ricaricare il proprio veicolo elettrico ovunque in Europa”. Questa soluzione richiede **l'accesso a più reti di ricarica**, cioè utilizzare strumenti di pagamento che consentano di funzionare **anche in “roaming europeo”**.

Quello che Juicar vede è la costante crescita in tutti i paesi europei di reti di ricarica. E le aziende hanno un crescente interesse a offrire **infrastrutture di ricarica** per i propri dipendenti, come come i comuni soprattutto delle città medio-piccole. Questo, in combinazione con impianti di ricarica nel box di casa o nel garage comuni secondo Gerhard dovrebbe fare la differenza.

Bastian Gerhard managing director di Oyster Lab, l'incubatore di Juicar

Ma quanto costa il noleggio?

La domanda chiave rimane però quale sia il profilo del guidatore che vuole noleggiare per lungo tempo un'auto elettrica. In realtà, risponde Juicar, non c'è una tipologia unica ma ce ne sono almeno tre: il **guidatore “normale”, “assiduo” e “occasionale”**. Sono le tre figure sulle quali la startup ha ritagliato la sua offerta commerciale che poi si articola per adesso su tre modelli di auto (Bmw i3 da 499 euro al mese, Nissan Leaf II da 379 euro al mese e Smart Fortwo da 299 euro al mese), con variazioni a seconda del tipo di uso. Per esempio, la Smart costa in realtà 299 euro al

mese e 40 centesimi al chilometro per il guidatore occasionale, 399 euro e 20 centesimi al chilometro per il guidatore normale e 499 euro al mese e 10 centesimi al chilometro per il guidatore assiduo.

La piattaforma di Juicar registra il numero di chilometri percorsi e, alla fine del mese, cambia tipologia di abbonamento per dare la formula più conveniente a seconda di quanto si è effettivamente viaggiato. Nel caso della Smart, sopra i 500 chilometri al mese “l’occasionale” non conviene più e **sopra i mille chilometri non conviene più il “normale”** e si passa al profilo “assiduo”. Nel caso si percorrano tremila chilometri al mese, si pagherebbero 800 euro con il profilo “assiduo”, mille euro con quello “normale” e 1.500 euro con quello “occasionale”. A tutto questo va aggiunto (per ora) il costo delle ricariche.

Spiega infatti Gerhard che *“l’abbonamento che prevede la “miglior tariffa” a seconda delle esigenze sarà disponibile in Italia fin da subito. In un secondo momento offriremo anche **soluzioni più rapide per la ricarica domestica** con l’introduzione sul mercato italiano dell’opzione “Fully Charged””*.

A chi interesserà un servizio come quello di Juicar? Sicuramente a chi non ha interesse ad acquistare una automobile ma ha bisogno di utilizzarla per periodi estesi, **o magari a intermittenza** (durante l’inverno ma non nei tre mesi estivi). Secondo Gerhard *“in una fase iniziale, crediamo che il nostro servizio risulterà interessante in prevalenza per gli utenti e le famiglie che vivono in aree periferiche e rurali e che ogni giorno si spostano percorrendo in medi*