PARTITA DOPPIA

Nell'estate del 2021, su queste colonne, scrivevo di come Koelliker avesse deciso, superando in velocità tutti gli altri attori del mercato (del resto, da quelle parti c'è sempre stato un certo fiuto per le opportunità da cogliere all'estero), d'importare in Italia una serie di marchi cinesi sconosciuti ai più. Partendo da tale notizia, mi ero lanciato in un ragionamento prospettico (cosa che il giornalista prudente non dovrebbe mai fare, ché la realtà di solito punisce tali improvvide uscite) su come il prodotto proveniente da dentro la Grande Muraglia potrà ribaltare equilibri commerciali da anni sedimentati: "L'elettrico porterà a un sostanziale livellamento complessivo dell'oggetto automobile, con un significativo vantaggio in termini di prezzo degli Oem cinesi. Vista la generale tendenza a ridurre i costi, posso immaginare che, prima o poi, qualche fleet manager inizierà a mettere da parte le considerazioni sul valore dei marchi classici (sappiamo bene quanto ciò ancora incida sulla user choice) per guardare con crescente interesse a prodotti forse meno fascinosi ma di analoga sostanza, e che magari possono contare su un ecosistema efficiente e user friendly". Sono bastati sei mesi per trasformare tale congettura in inattesa realtà. A velocizzare il processo è stato un fenomeno che per la verità ha poco a che fare con le mosse degli importatori: le Case tradizionali, travolte dalla carestia di semiconduttori (di cui peraltro ancora non si vede l'uscita), non riescono a tenere adeguati volumi produttivi, inducendo il mercato a guardare altrove. Come ha ricordato Massimiliano Archiapatti,"ci stiamo rivolgendo a nuovi attori perché il noleggio a breve lamenta scarsità di veicoli nei propri parchi auto e quello a lungo è arrivato al punto di non poter più posticipare il ricambio delle flotte". Pechino, insomma, passa all'incasso due volte. Da una parte, sarà la prima economia a cogliere i frutti di una transizione verso le emissioni zero che l'Europa ha abbracciato forse con troppa fretta, regalando la propria storica leadership tecnologica a chi controlla l'intera filiera dell'elettrico; dall'altra, sfrutta nell'immediato le difficoltà industriali di un comparto troppo dipendente dalla delocalizzazione in Oriente. Rimane, comunque, una domanda: le Case europee stanno privilegiando il mercato dei privati perché lì i margini sono più alti, ma che cosa accadrà quando il noleggio – che negli ultimi anni ha tenuto in piedi la baracca – tornerà ai livelli pre-crisi?

Gian Luca Pellegrini

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

ED EditorialeDomus

FLEET & BUSINESS

QUATTRORUOTE

NUMERO 17
GENNAIO/FEBBRAIO 2022

Prova su strada

MAXUS eDELIVER 3

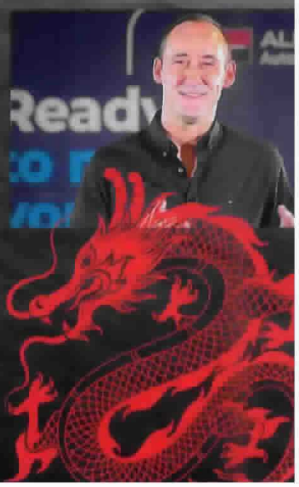
È INIZIATA L'ERA DEI FURGONI A BATTERIA

INTERVISTA ESCLUSIVA

Il deputy ceo di ALD, John Saffrett, ci racconta i retroscena dell'operazione con LeasePlan. E quali riflessi avrà sul mercato

CAMBIO AL VERTICE

Alberto Viano è il neo presidente dell'Aniasa al posto di Massimiliano Archiapatti



ARRIVANO I CINESI

Auto elettrificate e subito disponibili. Le aziende aprono ai nuovi player

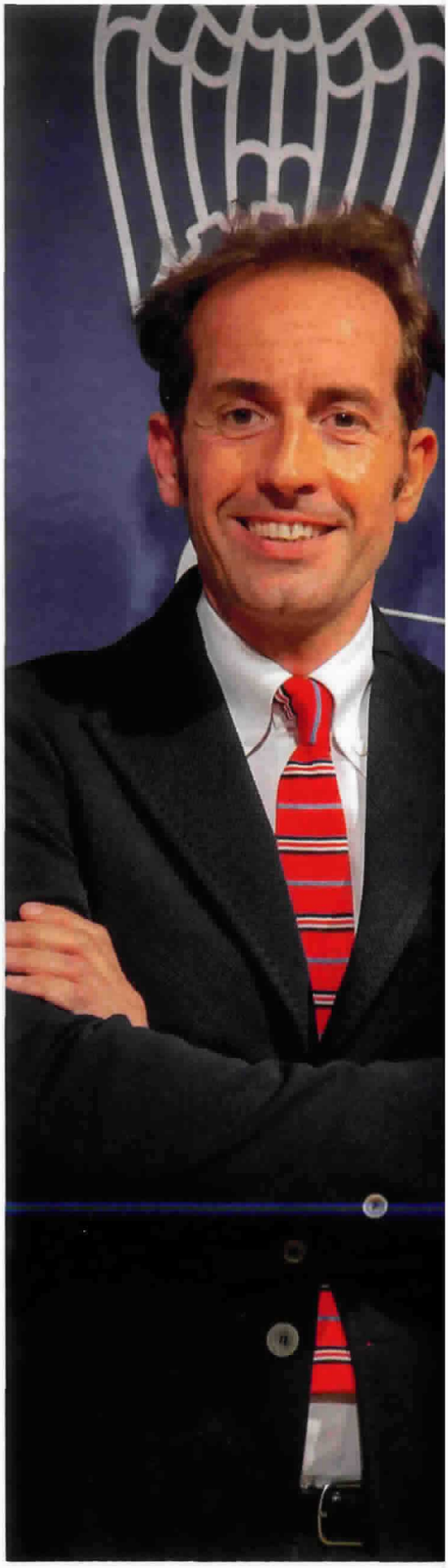
Supplemento al numero 7 del 01/02/2022 di Quattroruote - Poste Italiane SpA - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 n. 46) Art. 1 Comma 1, DCB Milano
In caso di mancato recapito, restituire al mittente che si impegna a pagare la relativa tariffa

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

PASSAGGIO DI TESTIMONE

Dopo quattro anni, **MASSIMILIANO ARCHIAPATTI** lascia la presidenza dell'Aniasa ad **ALBERTO VIANO**. Bilanci e prospettive dell'associazione

Mario Rossi



Dopo quattro anni vissuti pericolosamente, tra una pandemia senza precedenti, lockdown che hanno messo in ginocchio l'economia e mandato ko il mercato dell'auto e una transizione ecologica che nel 2017 era appena abbozzata, ma che oggi appare irreversibilmente avviata, Massimiliano Archiapatti ha lasciato ad Alberto Viano la presidenza dell'Aniasa, l'associazione dell'industria dell'autonoleggio e della sharing mobility. Un quadriennio durante il quale il sodalizio, a cui aderisce una sessantina di grandi e medie società italiane, è riuscito anche a cambiare il suo posizionamento sullo scacchiere dell'auto e a mettere a segno un paio di importanti successi nella partita con il governo (gli incentivi sull'usato) e il Parlamento (la responsabilità solidale dell'utilizzatore nelle violazioni di norme del Codice della strada). Spetterà al nuovo numero uno, Alberto Viano, giocare la partita più impegnativa, quella della riforma fiscale, uno scoglio sul quale, negli ultimi 15-20 anni, si sono infrante molte proposte e altrettante battaglie. I tempi, però, in una fase storica in cui si dispiegherà appieno la transizione ecologica imposta al mondo dell'auto dalla politica europea, appaiono finalmente maturi. La prima mossa è attesa tra pochi mesi, quando scadrà l'ennesima deroga sull'Iva delle auto aziendali concessa periodicamente dalla UE all'Italia sin dal 2007.

ANIASA
Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital

FONDATA NEL 1965 come "Associazione noleggiatori italiani auto senza autista", attualmente ha 56 imprese associate, di cui 14 soci aggregati e due adesioni tecniche. Questi i numeri registrati dal settore nel 2020.

Fatturato complessivo	8,4 miliardi di euro
Fatturato indotto	1,5 miliardi di euro
Gettito fiscale	2 miliardi di euro
Flotta	1,1 milioni di veicoli
Immatricolazioni	355.000 veicoli
Incidenza mercato automobilistico	20%
Valore immatricolazioni	7,7 miliardi di euro
Km percorsi/anno	20 miliardi
Contratti di noleggio breve termine	2,1 milioni/anno
Giorni di noleggio breve termine	20,6 milioni/anno
Stazioni di noleggio	1.030
Clienti corporate e PA (Nlt)	87.900
Clienti privati Nlt	80.000
Veicoli usati venduti	250.000
Occupati diretti e indiretti	28.000

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

MASSIMILIANO ARCHIAPATTI

ECCO COME ABBIAMO CAMBIATO PELLE

Massimiliano Archiapatti è stato presidente dell'Aniasa tra il 2017 e il 2021, un quadriennio in cui l'associazione ha centrato risultati importanti, ma – come ricorda l'ex numero uno – con cantieri ancora aperti.

Come sono cambiati l'Aniasa e il mondo che rappresenta?
Quattro anni fa l'associazione era in forte sofferenza, sia per gli strascichi dell'indagine dell'Antitrust sul noleggio a lungo termine, poi finita nel nulla in quanto totalmente infondata sia per il cambio di presidenza in corsa sia per i crescenti dubbi di alcune aziende associate sulla reale capacità di rappresentare l'evoluzione del settore e del mercato. Quattro anni fa eravamo una costola del mondo automotive. Oggi rappresentiamo la quota più innovativa della mobilità e giochiamo un ruolo attivo nella mobilità del Paese. E non perché in questi quattro anni le aziende associate abbiano fatto cose realmente nuove, cosa che è anche accaduta, ma perché l'associazione è riuscita ad assumere su di sé questo ruolo e a proiettarlo efficacemente all'esterno.

DIECI ANNI AI VERTICI DI HERTZ
Classe 1969, laureato in economia all'università La Sapienza di Roma, è amministratore delegato e direttore generale di Hertz Italia dal 2012. Nel 2017 è nominato presidente dell'Aniasa, incarico ricoperto fino a tutto il 2021

Come ci siete riusciti?
Grazie a un grande lavoro di squadra. Ma anche grazie alla collaborazione con Ambrosetti House. Non è stata Ambrosetti a segnalarci la necessità del cambiamento né a dirci dove dovevamo andare, ovviamente. Ci ha però aiutato a disegnare una governance che esprimesse al meglio questa traiettoria. E poi la comunicazione. Siamo stati molto bravi a trasmettere all'esterno quello che stavamo facendo all'interno e ad aiutare, con la comunicazione, il riposizionamento dell'associazione. Il concetto di mobilità sicura, condivisa e sostenibile nasce da un nuovo modo di rappresentare all'esterno ciò che le associate fanno da anni.

Sul piano delle relazioni istituzionali, invece, che bilancio può fare? In questi anni avete colto alcuni indubbi successi, ma tanti obiettivi non sono stati raggiunti...
Partiamo dalle battaglie vinte. Il fatto di avere ottenuto, per la prima volta nella storia di questo Paese, incentivi all'usato Euro 6 dev'essere considerato un successo. Al di là dei risultati, si è infranto un tabù. È un successo anche essere riusciti a far spostare la responsabilità in solido delle violazioni di norme del Codice della strada dal proprietario al locatario del veicolo. Qualche segnale era arrivato anche sul fisco, ma poi non si è concretizzato. La sfida su cui dovremo ancora impegnarci è trasformare la considerazione del settore da parte del legislatore da una visione di utilità per ragioni strettamente di cassa a quella di un comparto strategico per il Paese. La riforma della fiscalità sull'auto aziendale continua a essere uno degli obiettivi dell'associazione, perché pensiamo che possa aiutare la transizione ecologica del Paese, oltre a rendere più competitive le imprese italiane nella competizione europea. Il fisco dell'auto aziendale è un tema che lo Stato, per ragioni di cassa, non ha mai voluto affrontare in modo strategico. Si pensi alla riforma del fringe benefit di due anni fa. In quell'occasione il legislatore partì da un pregiudizio di evasione fiscale per colpire manager e partite Iva con una tassazione punitiva. La riforma è stata aggiustata in corsa, ma continua ad avere storture.

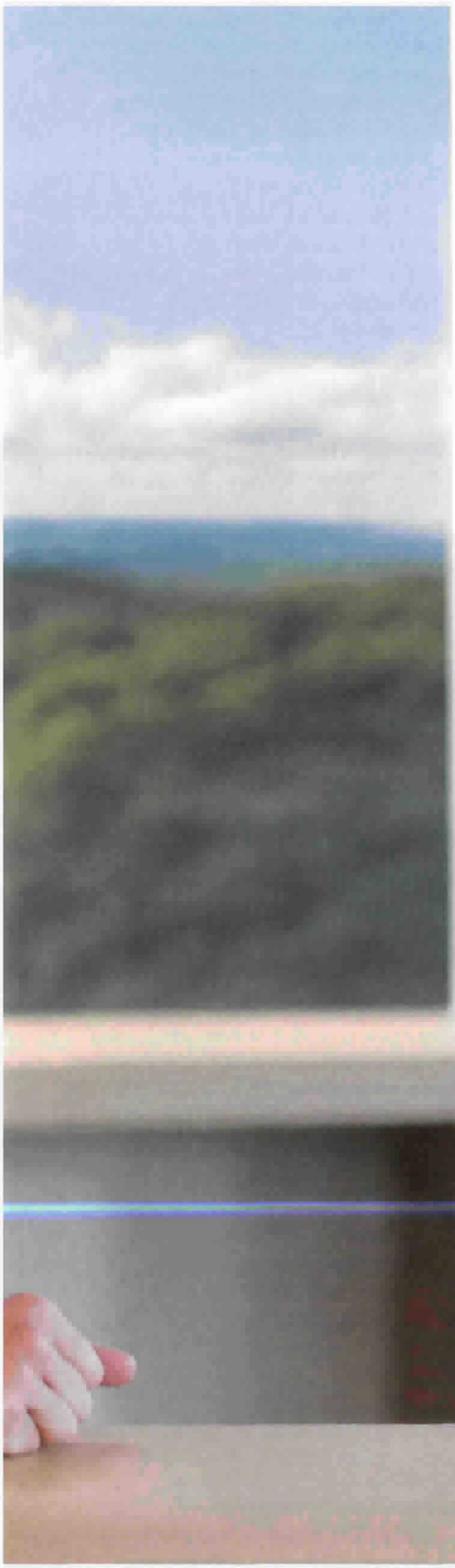
> DOBBIAMO FAR CAPIRE ALLA POLITICA E ALLA COLLETTIVITÀ QUALI SONO LE GRANDI **POTENZIALITÀ DEL NOLEGGIO**

Però il legislatore ha avuto il merito, in quell'occasione, di parametrare il carico fiscale sulla CO_2. Avrebbe potuto essere l'inizio di un percorso?
L'introduzione di questo parametro per il calcolo della detraibilità era tra le proposte che abbiamo fatto quest'anno al legislatore. Poi, certo, l'obiettivo resta quello di allinearci ai Paesi più virtuosi, ma siamo disponibili anche a parametrare tutto alle emissioni, perché ci rendiamo conto che questo è il momento giusto per farlo. Tra l'altro, la deroga sulla detraibilità dell'Iva per l'Italia scadrà nel 2022. Le speranze per vedere un cambiamento ci sono.

Durante il suo mandato vi sono stati due eventi epocali: l'epidemia di coronavirus e la svolta ecologica. Oggi, anche per questi motivi, il mercato è in crisi. Come vede la fase post Covid? >

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

PASSAGGIO DI TESTIMONE



Ad Alberto Viano, neo presidente dell'Aniasa, spetta il compito di lavorare ai cantieri ancora aperti (vedere il riquadro a pagina 20) di cui aveva parlato, al momento del congedo, Massimiliano Archiapatti.

Congedandosi dalla presidenza, Massimiliano Archiapatti ha parlato di "cantieri aperti". Partiamo dalla fiscalità. È possibile una riforma?
Più che possibile, è doverosa e opportuna. Anche negli interessi dello Stato e dell'erario. Attualmente abbiamo una fiscalità non adeguata alle nuove modalità di utilizzo delle autovetture. Il problema è che nel nostro impianto giuridico, prima ancora che in quello fiscale, si presume una sostanziale coincidenza tra utilizzatore e proprietario delle vetture. Questo provoca distorsioni, per esempio, sulla metodologia di determinazione della regione rilevante per il pagamento del bollo. Poi, ovviamente, c'è il tema della profonda disparità fiscale tra l'Italia e il resto d'Europa in merito all'Iva per le auto aziendali, categoria che tra l'altro non è ben definita. Vorrei ricordare che la nostra filiera porta in emersione fiscale tutto il ciclo di vita dell'auto, dall'acquisto alla manutenzione e alla vendita del veicolo, che invece in altri ambiti hanno ampie zone grigie. Il legislatore, dunque, dovrebbe avere interesse a favorire queste forme di utilizzo dell'auto con un quadro fiscale specifico, certo e conforme al resto d'Europa. Non dimentichiamo che dal 2007 l'Italia sta beneficiando di una deroga temporanea dell'Europa sulla detraibilità dell'Iva.

> "LA FISCALITÀ **NON È PIÙ ADEGUATA** ALLE NUOVE MODALITÀ CON CUI SONO UTILIZZATE LE AUTO"

C'è una possibilità di sedersi attorno a un tavolo e immaginare una riscrittura della disciplina fiscale? Oppure è velleitario pensare di sfondare su questo fronte?
Io continuo a essere ottimista, in ragione del fatto che il nostro settore sta divenendo anno dopo anno sempre più rilevante, in termini sia di immatricolazioni sia di circolante. Inoltre, per quanto i tempi della politica non siano quelli dell'impresa, oggi ci sono interlocutori di governo con i quali si può dialogare. Credo che un interesse a un quadro normativo più lineare vi sia.

Siamo ancora in piena pandemia, che cosa prevedete per il 2022?
Per quanto riguarda il breve termine, la preoccupazione è che il 2022, contrariamente alle previsioni di qualche tempo fa, possa registrare una nuova, pesante riduzione dei giorni di noleggio e inevitabili picchi tariffari in alcuni momenti dell'alta stagione, a causa di una flotta inevitabilmente ridotta. Per quanto riguarda il lungo termine, nel 2021 le imprese hanno mostrato propensione ad ampliare o riorganizzare le flotte. Il comparto è entrato nel nuovo anno con un buon >

IL NUOVO PRESIDENTE
Amministratore delegato di LeasePlan Italia, Alberto Viano da gennaio presiede l'associazione che raggruppa le società di noleggio e di servizi automobilistici. Classe 1973, genovese di nascita e milanese di adozione, era vicepresidente con delega al fisco

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

portafoglio ordini e, se il quadro economico complessivo sarà di ripresa, com'è stato prospettato, pensiamo che sarà un anno positivo. Sullo sfondo, però, vi sono elementi di preoccupazione. Prima di tutto la scarsa disponibilità di vetture nuove, che rischia d'impattare sugli ordini e, quindi, sull'attività commerciale. Poi la fine delle misure di garanzia sulle imprese in chiave anti Covid, che potrebbe generare un aumento dei tassi d'insolvenza o di sofferenza sul credito. Infine, l'incertezza normativa sul sostegno alla transizione ecologica. Gli incentivi a termine sono quanto di peggio vi possa essere per pianificare, perché creano distorsioni e asimmetrie temporali sul mercato del nuovo.

La crisi dei microchip non rischia di soffocare il rimbalzo del lungo termine, atteso dopo l'allungamento dei contratti in vigore che ha caratterizzato il 2020 e il 2021?

Vorrei essere ottimista, ma per ora non assistiamo a un cambio di passo sulle nuove vetture. Questa crisi, in effetti, impatta negativamente sia sul lungo termine nella prospettiva del rinnovo e dell'ampliamento delle flotte sia sul breve, che per la sua stagionalità ha bisogno di pianificare accuratamente l'inflottamento. È necessario mantenere alto il dialogo con i costruttori. Se non ci fossero le auto, sarebbe una beffa per tutti i soggetti interessati: dallo Stato, che soffrirebbe di una riduzione di sviluppo e raccolta fiscale, ai costruttori, dai clienti ai noleggiatori.

Il noleggio può avere un ruolo determinante nella transizione ecologica. Che cosa può fare l'Aniasa in questa prospettiva?

Promuoverla, mantenendo anche delle buone pratiche a tutela degli utilizzatori. Pratiche chiare e condivise con le associazioni dei consumatori affinché non ci si trovi in un mercato che possa avere insidie per i clienti. Poi aiutando le imprese che intendano portare avanti l'evoluzione ecologica e tecnologica. Infine, mettendo a disposizione del legislatore le nostre competenze, affinché si crei un quadro normativo coerente con questa prospettiva, più semplice e privo di distorsioni come accaduto con l'introduzione di incentivi temporali e a concorso. ||

TUTTE LE COSE DA FARE

IN ITALIA, si sa, non c'è nulla di più definitivo del provvisorio. Accade anche sulla detraibilità dell'Iva sulle auto aziendali. Che, secondo un normativa europea del 1978, dovrebbe essere integrale, ma che, grazie a una deroga temporanea che dura da 44 anni, non lo è: l'Iva è stata indetraibile fino alla condanna della Corte di giustizia dell'Unione Europea del 14 settembre 2006, poi detraibile dal 2007, ma solo al 40%. Un handicap per le imprese italiane, zavorrate da un fisco meno vantaggioso rispetto alle aziende che hanno sede negli altri Paesi europei. Ma la riforma del fisco non è l'unico cantiere aperto dall'associazione di settore, che ne ha messi in fila sei (riquadro in basso): dalla promozione del noleggio a breve termine per il rilancio del turismo allo sviluppo della condivisione delle vetture nella prospettiva della sostenibilità, dalla transizione digitale a quella ecologica. Senza trascurare il cambiamento del modello distributivo nel settore dell'auto, di cui anche il noleggio deve tenere conto.

CANTIERI APERTI

ANIASA
MUOVIAMO IL FUTURO

RINNOVARSI
PER GUIDARE IL CAMBIAMENTO

1. RIFORMARE LA FISCALITÀ DELL' AUTO A NOLEGGIO (FLOTTE AZIENDALI E PRIVATI)
2. PROMUOVERE IL BREVE TERMINE QUALE LEVA PER IL RILANCIO DEL TURISMO
3. SVILUPPARE LA RIFORMA DEL TRASPORTO LOCALE URBANO, PROMUOVENDO IL RUOLO DEL CAR SHARING COME LEVA PER UN MODELLO SOCIALMENTE E AMBIENTALMENTE PIÙ SOSTENIBILE
4. FAVORIRE LA TRANSIZIONE DIGITALE
5. AGEVOLARE LA TRANSIZIONE ECOLOGICA DELLA MOBILITÀ, IN CONDIZIONI DI SOSTENIBILITÀ OPERATIVA
6. MONITORARE IL CAMBIAMENTO DEL MODELLO DISTRIBUTIVO NEL SETTORE AUTOMOTIVE

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.