



PAY PER USE

MUOVERSI IN UN MONDO CHE

CONFERENZA STAMPA

9 MAGGIO 2024
THE WESTIN PALACE



MOBILITY
TOURISM
CAR SHARING
COMPANY CAR
DIGITAL AUTOMOTIVE

AgenziaItalia

FleetPortal

EUROP ASSISTANCE | LKQ RHIAG | PIRELLI

UnipolMov



ALBERTO VIANO

MACCHÉ INCENTIVI, LA RIVOLUZIONE GREEN SI FA CON LA RIFORMA FISCALE

Intervista al Presidente di Aniasa

Secondo il presidente dell'Aniasa, l'Associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital, bisogna democratizzare la transizione, ossia fare in modo che alle aziende convenga noleggiare veicoli a basse o nulle emissioni da immettere sul mercato dell'usato dopo pochi anni a prezzi accessibili a tutti

Gli incentivi non sono la soluzione, meglio una riforma della fiscalità dell'auto finalizzata ad accelerare l'adozione di veicoli a basse o nulle emissioni da parte delle aziende e, quindi, alla successiva immissione sul mercato dell'usato recente di un maggior numero di macchine di ultima generazione - più sicure e più ecologiche - a prezzi accessibili a tutti. Un effetto "democratizzazione", lo definisce Alberto Viano, presidente dell'Aniasa, l'associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital, in questa intervista a Italia Informa. Nella quale evidenzia come il percorso di azzeramento delle emissioni di anidride carbonica allo scarico avviato dall'Unione europea e che ha come orizzonte il 2035 non potrà non essere "aggiustato in itinere", soprattutto se dovessero realmente rendersi disponibili nuove tecnologie carbon neutral. E sulla temuta invasione di auto cinesi, il numero uno dell'Aniasa invita a cogliere le opportunità che l'emersione di nuovi attori nel mercato automobilistico globale porta con sé.

Si dice che il noleggio, grazie a una rotazione media dei parchi auto molto alta (un anno nel breve termine, quattro anni nel lungo termine) e, quindi, all'immissione nel mercato dell'usato di macchine recenti e a buon mercato, potrebbe essere il volano della transizione ecologica. È veramente così? E perché, secondo lei, il governo non sfrutta questa leva per allineare l'Italia agli altri paesi europei in termini di immatricolazioni a zero o a bassissime emissioni?

Il noleggio in questa delicata fase storica è il soggetto abilitatore nel processo di transizione ecologica del settore automotive. L'accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare per una diffusione più capillare delle forme di mobilità pay-per-use, in grado di apportare maggiori benefici dal punto di vista economico e, soprattutto, ambientale all'intero comparto,

garantendo un costante e rapido ammodernamento del parco auto grazie all'immatricolazione di veicoli nuovi a zero e a basse emissioni disponibili dopo pochi anni sul mercato dell'usato, con vantaggi in termini di riduzione delle emissioni e di sicurezza dei veicoli. Purtroppo, il ruolo che il noleggio svolge non è adeguatamente valorizzato a causa di un trattamento fiscale che, rispetto agli altri paesi europei, limita sia il potenziale di stimolo alla transizione nel campo dei trasporti, sia l'effetto "democratizzazione" che il comparto è capace di garantire proiettando la collettività verso alimentazioni in linea con la transizione a prezzi maggiormente accessibili. Abbiamo oggi un fitto dialogo con le istituzioni che hanno compreso pienamente il potenziale del settore e siamo fiduciosi che con l'occasione della riforma fiscale ci possa essere una riformulazione della disciplina riservata alle auto aziendali.

Alla presentazione dell'ultimo rapporto Aniasa, il 9 maggio scorso, ha illustrato l'esempio di un'auto di 30 mila euro, che in Germania gode di una deducibilità di 25.210 euro, in Spagna di 23.700 euro, in Francia di 18.300, nel Regno Unito di 18.200 e in Italia di 3.615 euro. Secondo lei c'è una possibilità che nell'ambito della delega fiscale il governo - un governo in teoria amico delle imprese - possa quantomeno ridurre lo svantaggio fiscale delle aziende italiane rispetto a quelle europee?

Le associazioni di categoria ritengono che anche il decisore politico possa e debba contribuire a stimolare il mercato. Aniasa ha evidenziato in più confronti con le istituzioni il divario fiscale tra l'Italia e altri paesi europei nei confronti delle auto aziendali: in Italia la deducibilità fiscale è al 20%, mentre in altri Paesi dell'Ue è possibile dedurre il 100% dei costi, senza limiti di valore. La legge delega prevede una revisione della disciplina dei costi parzialmente deducibili per le aziende, ma si attende ancora il decreto legislativo attuativo. La proposta è di aumentare il limite massimo deducibile ad almeno 26 mila euro, rispetto agli attuali 18 mila euro, e di elevare all'80% la deducibilità dei costi delle vetture elettriche.

È una proposta ragionevole. Ma è anche raggiungibile? Sareste disposti a sacrificare gli incentivi in cambio di una

misura come quella che proponete?

Sugli incentivi auto, annunciati nel febbraio scorso e finalmente arrivati, il settore ha apprezzato l'estensione al noleggio dei benefici fiscali in misura piena e valuta positivamente la possibilità di una profonda revisione della politica degli incentivi a partire dal 2025 in virtù di una tassazione premiante in un quadro fiscale stabile nel lungo termine. Ciò detto, considero positivamente gli effetti prodotti dagli incentivi economici, ma non costituiscono la soluzione. Non rappresentando un intervento strutturale, tendono a influire sul mercato solo nel breve periodo. Auspico un piano industriale che guardi al futuro e che intervenga sulla fiscalità dedicata alle diverse motorizzazioni affinché si possano rendere maggiormente prevedibili i costi e la deducibilità per le aziende. In questo modo si incentiverebbe realmente la transizione in modo stabile, agevolando beni e servizi prodotti da imprese italiane.

Il noleggio a lungo termine nel 2023 è cresciuto più del mercato ma dopo i picchi, in termini di quota, raggiunti tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023 questo "canale" ha ripiegato attorno al 20%. Quella di un anno e mezzo fa è stata solo una fiammata post Covid?

L'ultimo triennio ha visto, specialmente in Europa, una serie di difficoltà dovute a pandemia, crisi dei microchip e un quadro geo-politico caratterizzato da complicazioni belliche ed energetiche che hanno determinato una grande frenata degli ordini e un allungamento della durata dei contratti in essere, comportando un rinvio del rinnovo delle flotte. Nel corso del 2023 questa stretta si è attenuata e le immatricolazioni sono tornate a crescere con una certa continuità, consentendo di evadere tutti gli ordini rimasti in sospeso e di raggiungere quote significative di mercato. Inevitabilmente, con il progressivo miglioramento delle catene di fornitura e una maggiore disponibilità di veicoli nuovi, la domanda si è normalizzata ed il noleggio si è stabilizzato su quote più realistiche rispetto ai picchi "straordinari" del periodo post-pandemia. La riduzione di market share è stata una conseguenza del contesto economico-politico, ma il passo degli ordini resta assolutamente soddisfacente confermando il noleggio a lungo termine come un canale importante e in continua espansione.

Secondo lei a quanto può arrivare il noleggio a lungo termine in Italia, in termini di quota, nel breve-medio periodo?

La quota del noleggio a lungo termine in Italia, nel breve-medio periodo, è influenzata da una serie di fattori economici, tecnologici e normativi. La crescente domanda di mobilità flessibile e personalizzabile, sia lato aziende che privati, suggerisce che il noleggio è destinato a crescere ulteriormente. Nel breve-medio periodo la percentuale in termini di quota, attualmente al 20%, con il miglioramento delle condizioni economiche e l'evoluzione del mercato Bev è auspicabile che possa salire fino al 25-30% nei prossimi 3-5 anni. Un aumento che necessita di investimenti da parte delle aziende e, soprattutto, interventi politici rivolti a misure governative di sostegno.

Da almeno una dozzina d'anni il noleggio a lungo termine ripone grandi speranze nei privati.

Attualmente, però, i privati con codice fiscale, esclusi i professionisti con partita Iva, rappresentano il 7,4% della flotta complessiva a lungo termine in Italia e lo 0,2-0,3% del circolante. Perché gli italiani preferiscono ancora l'auto di proprietà? E questo atteggiamento è destinato a cambiare, secondo lei, nel medio termine?

Con la transizione ecologica in atto e la presenza di nuove e moderne alimentazioni sul mercato, molti consumatori sono incerti su quale tipo di alimentazione scegliere e, per tale ragione, sono maggiormente restii nell'acquisto di un'auto nuova. I dati mostrano chiaramente che un numero crescente di italiani, a causa dell'incertezza sul tipo di alimentazione e delle limitate capacità di spesa, preferisce noleggiare un'auto piuttosto che acquistarla. Questa scelta permette agli automobilisti di trasferire il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, con canoni mensili più bassi, a vetture ecologiche che altrimenti sarebbero difficili da comprare. Attualmente, oltre 160 mila consumatori privati hanno scelto il noleggio come alternativa all'acquisto e al leasing. Inoltre, nell'ambito della regolamentazione degli incentivi all'auto, sono stati stanziati a scopo sperimentale 50 milioni per il cosiddetto "noleggio a lungo termine sociale", un'iniziativa che mira a dare la possibilità alle persone fisiche con un reddito al di sotto di una certa determinata soglia, di ottenere l'accesso agevolato a un veicolo a base emissioni. Questa particolare formula di noleggio, di stimolo per l'adozione di veicoli elettrici, è un ulteriore riconoscimento di quanto il noleggio sia oggi diventato attore strategico dell'automotive.

Parliamo di mercato dell'auto in generale. Nonostante la crescita delle immatricolazioni registrata nel 2023 e nei primi mesi del 2024 i volumi restano molto



lontani dai livelli pre-Covid e il circolante continua a invecchiare, con un'età media che ha ormai superato i 12,5 anni. Che cosa prevede per il 2024 e per i prossimi anni? La tendenza al recupero proseguirà? E si tornerà mai ai livelli pre-Covid?

Il mercato nazionale nel 2023 è risultato essere ancora distante dai risultati ante-pandemia e nettamente lontano dall'inizio anni 2000, quando i volumi superavano i 2 milioni di unità con il record nel 2007 di quasi 2,5 milioni di autovetture vendute. Sia la situazione economica, che ha visto il reddito medio indebolirsi a causa dell'inflazione, sia la transizione ecologica del settore, che ha avuto forti ripercussioni sulla crescita del prezzo delle auto, hanno impattato enormemente sulla domanda e inevitabilmente

sulla crescita del mercato. Quello che occorre è una maggiore incisività delle misure economiche per l'auto, affinché si possano ottimizzare gli investimenti promossi dai governi e dare un forte impulso alla diffusione di tecnologie a zero o basse emissioni, con una revisione della regolamentazione orientata a stimolare la domanda in chiave sostenibile dal punto di vista ambientale e, soprattutto, sociale.

A proposito di revisione della regolamentazione, secondo lei con il rinnovo del parlamento europeo la data del 2035 oltre la quale non sarà più possibile immatricolare nuove auto con emissioni di anidride carbonica superiori a zero potrà essere messa in discussione? L'Italia è il Paese



Europeo più indietro nella transizione ecologica e da due anni la politica italiana sta remando contro l'auto elettrica...

Non è mai capitato in Europa che una norma con effetti di medio-lungo termine, come appunto quella dello stop alle immatricolazioni di auto con motore endotermico, non sia stata aggiustata in itinere. In particolar modo se si pensa che in questo scenario potrebbero rendersi realmente disponibili nuove tecnologie carbon neutral in grado di garantire un'evoluzione in questa direzione. Non dimentichiamo che anche se dal 2035 immatricoleremo solo elettrico per molti anni a venire avremo comunque un rilevante parco auto a combustione. L'industria, in questa fase, ha fatto scelte sulle quali non si potrà tornare indietro in modo sostenibile dal punto di vista economico. L'Italia è effettivamente indietro nella transizione ecologica rispetto ad altri Paesi europei, un ritardo dovuto a una serie di fattori, tra cui incentivi finanziari inadeguati e una certa resistenza politica verso il cambiamento. La data del 2035 è stata stabilita dall'Unione Europea come parte della strategia per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Con il rinnovo del Parlamento Europeo, potrebbero emergere nuove dinamiche politiche. Se i partiti o i membri del Parlamento più scettici riguardo alla transizione

ecologica guadagneranno più influenza, potrebbero tentare di mettere in discussione la scadenza del 2035, anche se reputo tale scenario estremamente difficile e poco proficuo per l'industria automobilistica europea.

A prescindere dalla politica, che impatto avrà su imprese e privati il temuto e massiccio sbarco di auto cinesi hi-tech e low emission in Europa?

Come emerso dalla presentazione del Rapporto Aniasa 2024, è essenziale considerare attentamente le preferenze dei consumatori e adattarsi alle mutevoli dinamiche del mercato per conservare la propria competitività a livello globale. La gestione efficace della tecnologia, il sostegno governativo e la competitività dei costi hanno caratterizzato la politica industriale cinese degli ultimi anni, capace di produrre auto all'avanguardia e pensate anche per un mercato come quello europeo. In questa cornice, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, ma presenta anche opportunità di collaborazione che vale la pena cogliere, sottolineando l'importanza di un adattamento strategico per rispondere all'incertezza del mercato e alle esigenze di sostenibilità ambientale ed economica del settore.

