FISE FEDERAZIONE IMPRESE DI SERVIZI
Sezione:ANIASA

la Repubblica
AFFARI&FINANZA
Dir. Resp.:Maurizio Molinari
Tiratura: 400.000 Diffusione: n.d. Lettori: n.d.

Rassegna del: 11/10/21
Edizione del:11/10/21
Estratto da pag.:47
Foglio:1/2

L'analisi del settore

Si ingrana la marcia, riparte il breve termine il settore noleggio punta deciso sul green

Dopo un 2020 disastroso e un primo semestre del 2021 molto difficile si respira più ottimismo almeno per quanto riguarda i volumi. Tuttavia l'incognita principale resta quella della disponibilità delle autovetture

MARCO FROJO

Dopo un 2020 disastroso e un primo semestre del 2021 molto difficile (-51%), il noleggio a breve termine sta tornando verso una "nuova" normalità. Almeno in termini di volumi registrati. Il quarto trimestre potrebbe infatti sancire il ritorno a quelli del 2019, ma non mancano gli ostacoli da superare per raggiungere questo traguardo. Il principale dei quali è legato alla disponibilità di auto da immatricolare.

«La crisi dei microchip, che ha costretto i produttori di auto a fermare le catene di montaggio e ad annullare delle consegne, ha avuto pesanti ripercussioni anche sulle immatricolazioni dell'autonoleggio, come dimostrano chiaramente i dati – spiega Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa – Disponibilità di vetture permettendo, però, gli ultimi mesi dell'anno potrebbero riportarci ai livelli pre-Covid, tenuto anche conto del fatto che la domanda in questo periodo dell'anno è quasi esclusivamente di carattere nazionale e commerciale».

La richiesta di noleggi da parte di clienti italiani ha dato un grande sostegno al settore anche nel corso dell'estate, che è rimasta sotto i livelli del 2019 ma che ha mero delle nuove autovetture, ma comunque in calo del 5,5% rispetto al 2019. Un dato su cui ha pesato la ridotta capacità produttiva delle case automobilistiche. Lo stesso discorso vale, in misura ancora maggiore, per il noleggio a breve termine: nei primi otto mesi di quest'anno le immatricolazioni sono state 61mila, il 15,6% in più del 2020 ma il 51,9% in meno del 2019.

«Abbiamo aspettato i clienti per un anno e mezzo e nel momento in cui sono state tolte le restrizioni non avevamo sufficienti macchine a disposizione. Alcuni operatori sono andati in quello che tecnicamente si chiama *off-sell*, mentre le restanti società hanno avuto tassi di utilizzo molto alti».

Archiapatti rileva poi come il tema delle immatricolazioni del settore dell'autonoleggio sia strettamente legato con quello della transizione ecologica e in particolar modo con quello della diffusione delle auto elettriche e ibride. Nei primi sei mesi del 2021 le società di noleggio hanno infatti immatricolato 17.793 vetture ibride plug-in (+595% rispetto allo stesso periodo del 2020) e 9.812 elettriche (+172%). Il noleggio si è così confermato il principale acquirente di vetture elettrificate con una quota di immatricolazioni che raggiunge il 42% delle ibride plug-in e il 35% delle elettriche.

«Il noleggio può costituire un volano per la diffusione delle vetture elettrificate nel Paese e, al contempo, costituisce un elemento strategico dell'economia circolare, grazie a una flotta composta oggi da veicoli tutti di ultima generazione e alla capacità di immettere ogni anno sul mercato dell'usato veicoli (a fine noleggio) sicuri e a basse emissioni, in grado di sostituire quelli più inquinanti presenti nel parco circolante italiano. La strada è ormai tracciata. Per rendere il parco veicoli del Paese più sostenibile e sicuro è necessario, oltre che le case automobilistiche destinino una quota crescente di veicoli a queste forme di mobilità *pay-per-use*, che le Istituzioni si muovano e sostengano la transizione dalla proprietà all'uso dei veicoli, creando condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, riallineando la fiscalità sulla mobilità aziendale agli standard europei e rendendo strutturale il bonus sull'acquisto di auto usate di ultima generazione, che consente di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa. Che sono poi spesso quelle in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto».

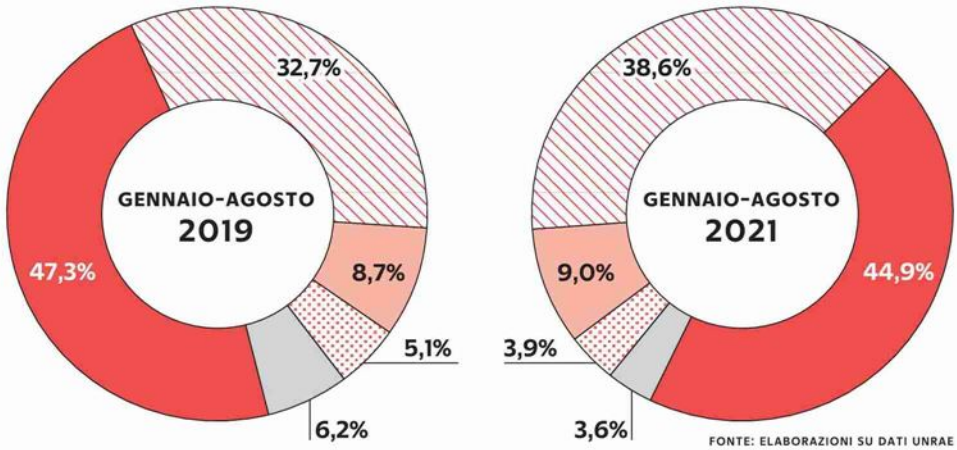
Peso:72%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
483-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring

1 Il noleggio può costituire un volano per la diffusione delle vetture elettrificate nel Paese

I numeri

LE BERLINE
GUIDANO LA CLASSIFICA DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE



Massimiliano Archiapatti
presidente Aniasa

Rapporti
Si ingrana la marcia, riparte il breve termine il settore noleggio punta deciso sul green

Peso:72%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
483-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring

FISE FEDERAZIONE IMPRESE DI SERVIZI
Sezione:ANIASA
la Repubblica AFFARI&FINANZA
Dir. Resp.:Maurizio Molinari
Tiratura: 400.000 Diffusione: n.d. Lettori: n.d.
Rassegna del: 11/10/21
Edizione del:11/10/21
Estratto da pag.:48
Foglio:1/2

Lo scenario

Car sharing, le mosse vincenti

Dal canone annuale al Buono Mobilità: le società lanciano alcune proposte dopo un anno che lascia un grave vuoto nei noleggi. Il pacchetto illustrato da Aniasa prevede piattaforme

VITO DE CEGLIA

Il car sharing resta al palo. I postumi del Covid-19 pesano come un macigno per la ripresa del settore e per i bilanci delle società. I numeri dei primi 7 mesi dell'anno dicono, infatti, che i noleggi effettuati sono la metà di quelli registrati nello stesso periodo del 2019. Telelavoro e circolazione ancora limitata nelle città sono i motivi del calo. È questo lo scenario che emerge dall'analisi di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, sull'impatto della pandemia sul comparto del car sharing. Uno spaccato che spinge l'associazione a rilanciare 4 proposte concrete per garantire una maggiore diffusione dei servizi di sharing, strumento fondamentale per la riduzione delle emissioni inquinanti nelle nostre città.

La prima proposta: "È necessario che le amministrazioni comunali eliminino definitivamente il canone annuale richiesto per ogni veicolo su strada agli operatori del car sharing per svolgere il proprio servizio. Azione già intrapresa a macchia di leopardo solo da alcuni Comuni". La seconda: "Allineare l'aliquota Iva al 10% (prevista anche per Tpl e Ncc), ossia l'aliquota in vigore per il trasporto urbano di persone, anziché mantenere l'attuale 22%"." Nonostante, il car sharing a flusso libero sia un servizio gestito da operatori privati – denuncia Aniasa – rientra a tutti gli effetti nel network dei trasporti urbani messi a disposizione dei cittadini".

La terza: "Includere le autovetture nel Buono Mobilità (vigente dal 2020), che oggi prevede la copertura del 60% della spesa (fino a un massimo di 500 euro), solo per l'acquisto di biciclette, monopattini o mezzi simili, e per l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa ad uso individuale". Secondo Aniasa, "l'auto non può essere esclusa dall'incentivo visto che l'Italia si colloca al secondo posto in Europa per numero di vetture pro capite e che il car sharing può contribuire a sostituire l'utilizzo del mezzo privato". La quarta: "Prevedere fondi pubblici per la promozione di piattaforme di mobilità pay-per-use per abilitare l'integrazione tra le diverse opzioni di mobilità sostenibile presenti in città, disincentivando l'uso dell'auto privata".

Quattro proposte che potrebbero invertire una tendenza segnata da un 2020 drammatico (con un – 53% dei noleggi e una riduzione della flotta del 27%) e da una prima parte del 2021 che ha messo a dura prova il comparto, atteso in questi anni da un deciso sviluppo nel nostro Paese e che invece poi è stato duramente impattato dagli effetti della pandemia. Intanto, qualcosa sta cambiando nelle abitudini di utilizzo del car sharing: sono diminuiti i noleggi in città e aumentati quelli in periferia; gli utilizzi si sono distribuiti in modo più uniforme nell'arco della giornata rispetto agli anni precedenti, quando si concentravano soprattutto nelle ore di punta.

Sul versante dell'offerta, si registra l'incremento della durata dei noleggi, determinata dalle nuove formule di car sharing "a lungo termine", attivate proprio per attirare una parte di domanda che, nonostante il Covid, ha manifestato il bisogno di mobilità in modo continuativo. Rispetto allo scorso anno, i timori legati all'uso dell'auto condivisa nei prossimi mesi, secondo uno studio realizzato da Aniasa e da Bain & Company, sono stati espressi solo dal 13% degli italiani intervistati. Un segnale positivo se lo si confronta con il 54% del giugno 2020.

Peso:41%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
483-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring

53

PER CENTO

Nel 2020 si è registrato un drammatico - 53 per cento dei noleggi

27

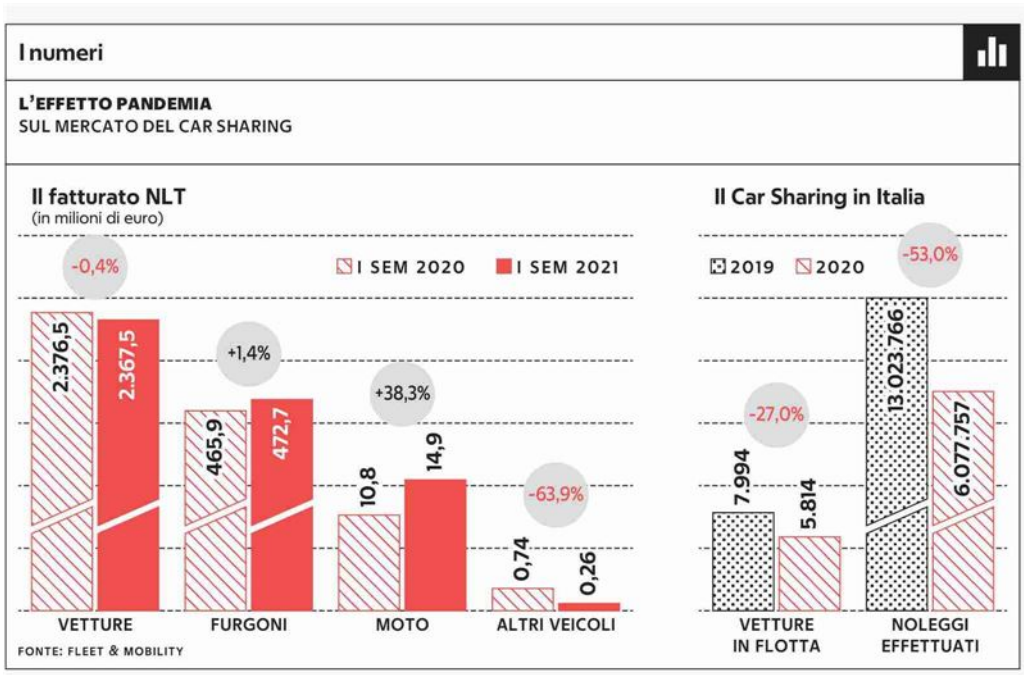
PER CENTO

La crisi ha comportato anche una riduzione della flotta

22

PER CENTO

L'attuale aliquota Iva che secondo l'Aniasa dovrebbe essere ridotta al 10%



Peso:41%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
483-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring

FISE FEDERAZIONE IMPRESE DI SERVIZI
Sezione:ANIASA

la Repubblica
AFFARI&FINANZA
Dir. Resp.:Maurizio Molinari
Tiratura: 400.000 Diffusione: n.d. Lettori: n.d.

Rassegna del: 11/10/21
Edizione del:11/10/21
Estratto da pag.:49
Foglio:1/1

La ricerca

Mobilità pulita, la soluzione è su misura

I dati illustrati nella 7° edizione del Fleet Motor Day. L'acquisto dei mezzi resta la modalità preferita dalle aziende ma si fa largo anche lo sharing

MILANO

Le imprese italiane guardano con interesse a monopattini, scooter e biciclette come soluzioni alternative di micromobilità aziendale. Persistono però alcuni dubbi da parte dei fleet e mobility manager verso questi mezzi, in attesa di una regolamentazione più stringente che garantisca una circolazione in maggiore sicurezza sulle strade italiane.

È quanto emerge dalla survey "La micromobilità entra in azienda?", promossa dall'Osservatorio sulla mobilità aziendale Top Thousand (composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende) e dalla rivista Fleet Magazine. L'indagine è stata condotta su un campione di oltre 100 aziende di ogni dimensione e settore, per un parco totale gestito di quasi 118.439 veicoli.

Lo studio parte da un dato: il 10% delle aziende interpellate ha già adottato soluzioni di micromobilità (biciclette/e-bike, monopattini, microcar, scooter/e-scooter). Un numero ancora basso, ma la percentuale sale se si considera la parte di campione che opera ed effettua spostamenti nei centri cittadini. Quasi il 25% dei gestori di flotte intervistati, inoltre, è possibilista sull'introduzione di questi mezzi all'interno del proprio parco aziendale e il 15% di coloro che non hanno ancora sposato la micromobilità dichiara apertamente l'intenzione di voler adottare soluzioni di questo genere in futuro.

«Le nuove generazioni di lavoratori, che hanno una crescente attenzione alla sostenibilità, potranno fare da traino a una loro maggiore diffusione, anche se come dimostra questo studio non esistono pregiudizi nei confronti di questi mezzi legati all'età – premette Gianfranco Martorelli, presidente dell'Osservatorio Top Thosand – Persistono però alcuni dubbi sul fronte della sicurezza e della regolamentazione normativa. L'auspicio è che limiti di velocità più stringenti, obbligo di casco e assicurazione (già necessaria per i monopattini in sharing) siano presto contemplati dal Codice della Strada».

Lo studio segnala anche che chi ha già cominciato ad utilizzarli, bici elettriche e scooter sono i mezzi prediletti (con una quota del 25%). Seguono le biciclette tradizionalie i monopattini (18% e 17%), più esigua la quota di scooter elettrici e microcar (8% e 7%). «Le armi vincenti di questi nuovi mezzi sono la possibilità di coprire le distanze dell'ultimo miglio in modo veloce e sostenibile; l'azzeramento delle emissioni di CO_2; l'alternativa più sicura in tema anti-Covid, rispetto al trasporto pubblico; la possibilità di "parcheggiarli" in spazi ridotti; non ultimo, la possibilità di offrire uno strumento prezioso e poco costoso per "curare" il welfare aziendale».

L'acquisto resta la modalità preferita dalle aziende, seguita da noleggio e dallo sharing. Stanno aumentando, infatti, le soluzioni di micromobilità offerte dai noleggiatori, spesso integrate con il noleggio dell'auto. Anche gli operatori di sharing mobility possono proporre convenzioni alle aziende, con tariffe agevolate per i dipendenti e una fatturazione semplificata (come già accade per i servizi legati all'auto condivisa). Oggi sono soprattutto gli impiegati ad utilizzare le soluzioni di micromobilità (80% del totale), ma anche i dirigenti cominciano a servirsene.

La mobilità aziendale green è stata al centro della 7° edizione del Fleet Motor Day (22-23 settembre), l'evento annuale dedicato ai gestori delle flotte promosso a Roma da Fleet Magazine insieme con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio delle associazioni Aniasa e Unrae. Evento a cui hanno partecipato 930 persone, tra cui oltre 300 fleet e mobility manager, 38 brand automobilistici e 24 aziende di servizi. Sono stati 1.188 i test drive effettuati in diverse condizioni di guida. – **v.d.c.**

L'opinione

Le nuove generazioni di lavoratori potranno fare da traino alla diffusione, anche se non esistono pregiudizi nei confronti di questi mezzi legati all'età

GIANFRANCO MARTORELLI
PRESIDENTE TOP THOSAND

10
PER CENTO
Sono quelle che hanno già adottato soluzioni di micromobilità

Peso:38%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
483-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring

FISE FEDERAZIONE IMPRESE DI SERVIZI
Sezione:ANIASA

la Repubblica
AFFARI&FINANZA
Dir. Resp.:Maurizio Molinari
Tiratura: 400.000 Diffusione: n.d. Lettori: n.d.

Rassegna del: 11/10/21
Edizione del:11/10/21
Estratto da pag.:50
Foglio:1/1

Il caso

Raffica di multe da pagare "Ma tocca al conducente"

Il grido d'allarme delle aziende del rent-a-car che si ritrovano recapitate dai Comuni milioni di sanzioni

MILANO

Basta multe alle società di noleggio per infrazioni commesse da chi guida le loro auto. È questo il grido d'allarme delle aziende del rent-a-car, che si ritrovano recapitate dai Comuni le sanzioni per violazioni al Codice della strada commesse dagli stranieri che noleggiano le loro auto. Ogni anno arrivano circa 2 milioni e mezzo di contravvenzioni ai noleggiatori. Il pericoloso trend si è registrato soprattutto durante gli ultimi diciotto mesi di pandemia. Gli enti locali hanno notificato direttamente alle aziende di noleggio le multe ed azioni esecutive riguardanti gli ultimi 5 anni, senza richiedere nemmeno i dati degli effettivi trasgressori. Il problema si dovrebbe risolvere con l'aggiornamento del Codice della strada stesso, i cui lavori però sono fermi dal 2019. «Il settore, già squassato dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria, non può attendere che ripartano i lavori di revisione della normativa – racconta Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa – Il Governo deve intervenire con urgenza per rendere ancora più chiara l'attuale legge e non dare spazio a pericolose interpretazioni, sancendo la responsabilità unica del driver per le infrazioni commesse».

In caso contrario, oltre al danno per il settore, si deresponsabilizzano gli automobilisti alla guida delle auto a noleggio, mettendo a rischio la sicurezza sulle strade: «Una pratica sbagliata e pericolosa». Del resto, il Codice della strada stabilisce già dal 1994 che, in caso di violazioni commesse alla guida di veicoli a noleggio, la persona che ha sottoscritto il contratto è responsabile insieme all'autore dell'infrazione. Si tratta di una norma, in linea con tutte le legislazioni europee, che mira alla piena responsabilizzazione del soggetto alla guida del veicolo.

«Un fatto che più volte è stato riconosciuto anche dalla Direzione generale della polizia stradale. Eppure, sebbene l'attuazione della normativa sia ormai consolidata, alcune sentenze hanno di recente fornito una discutibile interpretazione della norma, generando una grave incertezza». La conseguenza è stata che i Comuni continuano a penalizzare le società di noleggio: «Chiediamo che sia risolto una volta per tutte questo problema». – st.a.

Peso:16%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

483-001-001

Telpress Servizi di Media Monitoring

FISE FEDERAZIONE IMPRESE DI SERVIZI
Sezione:ANIASA

la Repubblica
AFFARI&FINANZA
Dir. Resp.:Maurizio Molinari
Tiratura: 400.000 Diffusione: n.d. Lettori: n.d.

Rassegna del: 11/10/21
Edizione del:11/10/21
Estratto da pag.:50
Foglio:1/2

La nuova tendenza

Lungo termine, avanzano e-bike e moto

In questi sei mesi
i contratti con le aziende
per il noleggio di scooter
sono aumentati del 40%
rispetto all'anno scorso
E si fanno strada le bici
elettriche e anche
i monopattini

STEFANIA AOI

Se fino a qualche tempo fa i noleggiatori del lungo termine fornivano alle aziende solo auto, da qualche tempo la musica è cambiata. Si ritrovano a procurare più scooter che in passato e si stanno persino attrezzando per mettere a disposizione e-bike e monopattini. In particolare, in questi sei mesi i contratti con le aziende per il noleggio di moto sono aumentati del 40%, rispetto all'anno scorso. A dirlo sono i dati Aniasa, l'associazione dei noleggiatori. La micromobilità si fa sempre più strada nelle imprese e ai dipendenti vengono affidati più di frequente che in passato dei mezzi non tradizionali.

Certo si procede con cautela, vista l'assenza di una regolamentazione stringente che garantisca una circolazione in maggiore sicurezza sulle strade italiane. Ma anche in questa situazione, alcuni Comuni italiani hanno già approvato piani per introdurre questi mezzi più economici, in modo che i dipendenti li possano usare per il tragitto casa-ufficio o durante i sopralluoghi di lavoro. Un esempio è Novara: qui la giunta ha deliberato il piano degli spostamenti che prevede l'introduzione di monopattini e bici elettriche con l'obiettivo di ridurre il traffico cittadino.

Il fenomeno è stato fotografato anche da un'indagine dell'Osservatorio sulla mobilità aziendale Top Thousand e della rivista Fleet Magazine, condotta su 100 società di diversa dimensione con in dotazione, nel complesso, quasi 118.439 veicoli. Un sondaggio che ha messo in evidenza come già il 10% delle aziende abbia introdotto questi mezzi di trasporto non tradizionali soprattutto per gli spostamenti nei centri cittadini. Quasi il 25% delle aziende intervistate, quelle che per ora non hanno ancora stipulato contratti per avere le bici, i monopattini e le moto tra i mezzi a propria disposizione, ritiene possibile la loro introduzione. Interessano soprattutto le bici elettriche e gli scooter che raggiungono entrambi una quota di gradimento del 25%. Seguono le biciclette tradizionali e i monopattini (18% e 17%), più esigua la quota di scooter elettrici e microcar (8% e 7%).

La predilezione delle imprese per le e-bike e per gli scooter trova ragione nel fatto che questi mezzi consentono di compiere anche tragitti di alcuni chilometri, ben prestandosi quindi per il percorso casa-lavoro. Le bici elettriche sono anche il mezzo a cui le aziende interpellate guardano con più favore per il futuro. Per ora l'acquisto resta la modalità preferita. Ma il noleggio a lungo termine si sta attrezzando e sempre più spesso integra il noleggio delle auto con quello degli altri mezzi di spostamento. Oggi, sono soprattutto gli impiegati ad utilizzare moto, bici e monopattini (80% del totale), ma anche i dirigenti cominciano a servirsene. «Del resto, il trend della micromobilità elettrica nei centri cittadini – osserva Gianfranco Martorelli, presidente dell'Osservatorio Top Thosand – è destinato a diventare sempre più rilevante. Le armi vincenti di questi nuovi mezzi sono: velocità e sostenibilità, consentendo l'accesso anche alle zone a traffico limitato, la riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte su strada, la possibilità di parcheggiare in spazi ridotti».

Di certo, almeno per ora, non è questo il business prevalente dei noleggiatori del lungo termine. Su un fatturato di 4,1 miliardi di euro nei primi sei mesi di quest'anno, quasi 2,9 miliardi arrivavano dalla stipula di contratti di noleggio di auto (2,3 miliardi). Il valore dei contratti di noleggio delle moto era invece di appena 15 milioni di euro, e di appena 268mila euro quello di altri mezzi non tradizionali. Meno rilevante rispetto alle auto anche il valore dei contratti di noleggio dei furgoni: 472 milioni di euro. Nel suo complesso, il primo semestre 2021 è stato buono per il noleggio a lungo termine che ha visto il fatturato aumentare di un +11% rispetto allo stesso periodo del 2020. Una crescita spinta però, più che dai contratti di noleggio (i cui numeri sono rimasti stabili a quelli dell'anno scorso), dalla vendita di veicoli usati che ha portato un incasso di 1,2 miliardi in aumento del 47%.

«Il mercato del noleggio a lungo termine nella prima metà dell'anno ha retto l'urto – ammette Giuseppe Benincasa, direttore Generale Aniasa – Abbiamo chiuso in decisa crescita grazie al boom del business legato alla vendita di veicoli usati ex noleggio. La flotta è ormai sempre più vicina alla quota di 1 milione di veicoli».

La ripartenza dell'economia gioca a favore dei noleggiatori. Ma ora gli operatori del settore stanno incontrando un nuovo ostacolo: l'impossibilità di immatricola-

Peso:54%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
483-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring

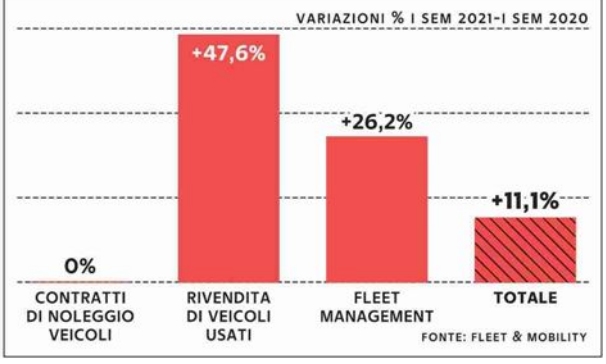
re nuove auto a causa della crisi dei microchip (i semiconduttori) che ha costretto le case a bloccare o ridurre la produzione di vetture. «Una crisi oltretutto non di facile soluzione, che potrebbe protrarsi anche per tutto il 2022 – ammette Benincasa – causando l'impossibilità di sostituire i veicoli in flotta e aprendo l'ipotesi di una proroga dei contratti in essere, passando a una durata media di circa 48 mesi». Così se oggi la maggior parte dei contratti di noleggio sono inferiori ai 12 mesi, nei prossimi anni i numeri, se non cambierà la situazione, potrebbero essere diversi.

WESTEND61/GETTY

Giuseppe Benincasa
Aniasa

I numeri

LA CORSA
DEL FLEET MANAGEMENT IN ITALIA



Peso:54%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
483-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring