



MOBILITA': ANIASA, ITALIANI SONO TORNATI A MUOVERSI COME NEL PERIODO PRE-COVID

(Adnkronos/Labitalia) - Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-Covid. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca 'L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?' condotta da ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online. Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto?

Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità 'green' offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021. Secondo l'Osservatorio conti pubblici italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al trasporto pubblico locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% rispetto a maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari euro 2 o euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei

suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno

un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il tpl. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità. L'auto ed il tpl restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il tpl fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale.

L'automobile, quindi, vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani? La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%. Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono gpl e metano (quota al 13%).

Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi. "L'analisi - evidenzia Massimiliano Archiapatti, presidente ANIASA - conferma che il Covid non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti. Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana". "La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di

tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco", spiega Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company. "In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose", commenta Vittorio Melli, senior manager Bain & Company.



COVID: ANIASA, FRENA NOLEGGIO E SHARING, CROLLANO IL BREVE TERMINE E AUTO CONDIVISA

(Adnkronos/Labitalia) - La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il pnrr ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro 6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità. È questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite.

Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023. Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi

contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in

circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati). Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019. Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

"La pandemia - dichiara il presidente ANIASA, Massimiliano Archiapatti - ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale. Eppure, le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione". "Per questo - avverte - abbiamo avanzato al governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade".

"Auspichiamo, inoltre - sottolinea Archiapatti - che il governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei. Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a scaricare le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante".



Mobilità: crollano noleggio breve e sharing, tiene il long rent Archiapatti (Aniasa): Incentivare usato per svecchiare circolante

(askanews) - La crisi Covid con il ricorso al telelavoro e il blocco del turismo ha dimezzato nel 2020 i noleggi brevi e lo sharing, mentre il noleggio a lungo termine ha retto l'urto prolungando i contratti in essere con la flotta a nolo che resta salda sopra quota 1 milione.

È lo scenario che emerge dalla 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità che ha annunciato un nuovo acronimo: Associazione Nazionale Industria Autonoleggio Sharing Mobility e Automotive Digital. "La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale. Eppure, il Pnrr ha praticamente ignorato l'automotive. Oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale che è il vero problema del nostro paese. In quest'ottica i veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità", ha detto il presidente di ANIASA, Massimiliano Archiapatti.

Secondo ANIASA se gli ex noleggio Euro 6 diesel fossero utilizzati per sostituire il circolante più vecchio si genererebbe un beneficio in termini di emissioni pari allo stop di una città come Roma per 9 mesi. "Per questo - spiega Archiapatti - abbiamo avanzato al Governo la proposta di estendere l'ecobonus alle vetture usate Euro6, ibride ed elettriche con rottamazione. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e sulla sicurezza delle nostre strade". Altra richiesta di ANIASA è di sanare, con la prossima Legge di Bilancio, la disparità di trattamento fiscale delle auto aziendali rispetto ad altri paesi europei che comporta "un grave disallineamento e una minor competitività specialmente per l'export".

Su una vettura aziendale media (valore 30mila euro) il totale dei benefici fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. "Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante", ha detto Archiapatti. Gli effetti della pandemia hanno avuto ripercussioni anche sul primo trimestre 2021: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto che complica il potenziamento delle flotte in vista dell'estate, con tempi di consegna che sono passati da 90 fino a 150 giorni.



Auto, ANIASA: Frena mobilità a noleggio e in sharing

(LaPresse) - La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. È questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere.

Il Pnrr ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità. La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023. Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela. Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del

proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe

dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019. Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo. "La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale", dichiara il presidente ANIASA Massimiliano Archiapatti. "Eppure - prosegue - le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4.

Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade". "Auspichiamo, inoltre - ha concluso Archiapatti - che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei. Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante".



Mobilità: auto è centrale, Tpl fatica, elettrico cresce al Nord Mobilità: auto è centrale, Tpl fatica, elettrico cresce al Nord Bene l'ibrido che passa dal 6 al 18%. Indagine di Bain-ANIASA

(askanews) - L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto emerge dalla ricerca condotta da ANIASA e Bain & Company sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana", ha detto Massimiliano Archiapatti, presidente di ANIASA. L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il Tpl. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità". L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo smart working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti

da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Quanto alle alimentazioni, la campagna contro diesel e benzina sta dando i suoi

frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche sono scese dall'84% al 71%. Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono Gpl e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo dell'elettrico come ostacolo alla diffusione, problema evidentemente non risolto dagli incentivi. "La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco", spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.



12:36

Aniasa, frena noleggio e sharing, crollano il breve termine e auto condivisa

La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il Pnrr ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro 6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità.

È questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Rapporto **Aniasa** 2021: il Covid frena il noleggio, ma il Nlt tiene

I dati del Rapporto **Aniasa** 2021 testimoniano gli impatti del Covid sul mondo del noleggio e della mobilità in sharing. Il noleggio a lungo termine, però, ha tenuto. Ecco i risultati e le prospettive del settore.

L'avanzata del **noleggio auto** e della **mobilità in sharing** nel nostro Paese è stata frenata dal **Covid**: a ribadirlo attraverso i numeri è il **Rapporto Aniasa 2021**, ventesima edizione della pubblicazione a cura dell'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi della mobilità.



Il **Rapporto** (clicca qui per scaricarlo), che si riferisce ai **dati del 2020**, evidenzia, ha sottolineato il **presidente di Aniasa Massimiliano Archiapatti**, *“la situazione complessa dell'anno passato, che ha impattato sul turismo e sulla mobilità urbana”*, ma anche la grande evoluzione in atto nel settore della Mobility. Un'evoluzione che **Aniasa** ha seguito, cambiando il nome esteso del proprio acronimo in **“Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing Mobility e dell'Automotive Digital”**.

In generale, dopo sette anni di record nelle immatricolazioni e nel fatturato, il **noleggior auto nel 2020** ha fatto registrare una frenata, dovuta all'avvento del Covid: si è passati dalle **520.000 immatricolazioni del 2019**, tra auto e veicoli commerciali, alle **355.000** dello scorso anno (-32%).

“Un calo che però ha mostrato due facce diverse – ha illustrato Archiapatti –, con il crollo del noleggior a breve termine e del car sharing e la tenuta del noleggior a lungo termine”.

Leggi Anche: ecco come è andato il noleggior a maggio 2021

Partendo proprio dal **noleggior auto a lungo termine**, il 2020 non ha fatto registrare significativi contraccolpi nei ricavi, anzi **il fatturato è cresciuto del +2%** rispetto all'anno precedente. *Sono cresciute, però, anche le sofferenze creditizie e la tendenza (naturale in presenza di una crisi) alle proroghe contrattuali.*

Di conseguenza, **la flotta è cresciuta del +2,4%** arrivando a 933.742 veicoli, mentre **le immatricolazioni sono calate del -24,5%** (212.867 unità) e **il canone medio è calato del -6%**. In crescita, infine, la **vendita delle auto usate (+3%)**, che ha rappresentato uno sfogo importante in presenza della crisi del Covid.

INDICATORI CHIAVE DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

7.879.133.555

2,0%

933.742

2,4%

477

-6,2%

212.867

-24,5%

3,2%

*“Tra i trend principali del settore occorre segnalare i servizi più flessibili e le proroghe dei contratti, la flotta più green e il **noleggior ai privati**: secondo le nostre ultime stime siamo arrivati a **oltre 75.000 contratti**”* ha commentato Archiapatti.

Situazione decisamente più critica per il **noleggior auto a breve termine**, colpito dalle restrizioni al turismo e ai viaggi di lavoro: i dati più evidenti sono il **-52% in termini di**

fatturato rispetto al 2019, il -60% nel numero di noleggi e il -59% di immatricolazioni.

Fatturato (euro)

Giorni di noleggio

-43,3%

Numero di noleggi

-60,3%

Durata media per noleggio – gg

43,0%

Fatturato per noleggio – euro

21,5%

Fatturato per giorno di noleggio – euro

-15,1%

Fatturato per veicolo – euro

-27,2%

Utilizzo medio della flotta

-14,3%

Flotta media

-33,8%

Immatricolazioni (auto e furgoni)

-58,7%

Punti vendita (stazioni di noleggio)

-0,3%

-18,0%

*“In questo contesto, il settore ha saputo reagire offrendo **vetture igienizzate e sicure** e un prezioso **supporto nell'emergenza sanitaria**, grazie in particolare al **noleggio dei furgoni**“* ha sottolineato il

presidente di **Aniasa**.

Anche il **car sharing** ha evidenziato, in virtù delle stesse ragioni del Rac, un **-53% in termini di noleggi** (da 13 milioni a 6 milioni) e un **-27% in termini di veicoli in flotta** (da 8.000 a 5.800).

*“Per quanto riguarda l’auto condivisa, abbiamo registrato il lancio di procedure innovative di **sanificazione dei veicoli**, il cambio del modello di business, con **noleggi più lunghi**, e il fatto positivo dell’azzeramento degli oneri comunali in alcune città”* ha affermato Archiapatti.

Prosegue, invece, il **trend dell’auto connessa**. Le flotte, in particolare, lo sono sempre più: se nel 2019 erano poco più di 700mila i veicoli con a bordo un dispositivo telematico, nel 2020 sono diventati **795.000** e le previsioni parlano di **900.000** veicoli connessi (ovvero il 90% del circolante a noleggio) entro il 2022.

Un altro trend ormai consolidato è quello del green: se le **auto diesel a noleggio** immatricolate nel 2020 sono calate del -36%, le **ibride** (38.000 in totale) sono cresciute del +113%, mentre le **elettriche** sono aumentate del +189%, con 10.800 unità.



Il renting, dunque, si conferma il principale veicolo per la diffusione dell’**auto alla spina**.

Leggi Anche: cosa pensano i Fleet Manager dell’auto elettrica in azienda? I risultati della nostra survey

Come è andato, invece, il **primo trimestre del 2021**? **Aniasa** ha anticipato i risultati di inizio

anno, evidenziando per il noleggio a lungo termine **un calo di fatturato del -3,8% rispetto al 2020 e un calo delle immatricolazioni del -1,3% rispetto al 2019** (il confronto con lo scorso anno non avrebbe senso). Continua a crescere la **flotta circolante, +6,8% rispetto al 2019**.

Per quanto riguarda il **Rac**, invece, **il fatturato è calato del -44% rispetto al 2019 e del -35% rispetto al 2020**, mentre i **noleggi del -63% rispetto al 2019** e le **immatricolazioni del -68%** (sempre in confronto con due anni fa). Siamo dunque ancora lontani dalla ripresa, anche perchè *“la crisi dei chip sta frenando il settore, per questo abbiamo invitato i clienti a prenotare per tempo quest’estate”* ha aggiunto Archiapatti. Anche il **car sharing**, infine, ha cominciato l’anno con un **-50% dei noleggi rispetto al 2019**.

Leggi Anche: quali sono i vantaggi del noleggio a lungo termine?

“Il calo dei numeri non ha frenato però il processo di transizione energetica: in questo ambito, le società del settore vogliono essere protagoniste della mobilità del futuro” ha concluso Archiapatti.



La presentazione dei **dati del Rapporto Aniasa 2021** è stata accompagnata da quella della ricerca *“L’Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?”* condotta dalla stessa **Aniasa** e da **Bain & Company** su un campione di 1.000 residenti nelle principali città del Paese, intervistati nel mese di maggio. Come ha sottolineato **Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company**, *gli italiani sono tornati ad usare l’automobili, ma il mercato è in crisi perchè non le comprano, o quantomeno non le comprano nuove*.

Le **soluzioni di micromobilità** vengono utilizzate, ma non sostituiscono l’auto, mentre per il futuro gli italiani prevedono un ulteriore calo dell’utilizzo del **trasporto pubblico locale**, in favore della bicicletta e dell’auto personali. Infine, le auto diesel e benzina stanno perdendo quote, ma **l’elettrico non convince ancora** i nostri connazionali, tant’è che al sud la quota dei

veicoli a batteria è ferma all'1%. Per la transizione completa, in definitiva, serve ancora tempo.

FOLLOW US

Per rimanere sempre aggiornato sulle novità di **Fleet Magazine** seguici sul canale **Telegram** ufficiale e sui nostri canali social. Siamo su **Facebook**, **Linkedin**, **Instagram** e **Google News**. Iscriviti al canale **Youtube** e non perderti tutti i Test Drive e gli altri video della nostra redazione.

L'Italia riaccende i motori: auto sempre più centrale per gli spostamenti



Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" condotta da ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità "green" offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID. Fermi gli acquisti

Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto

dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l'auto

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi.

La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%.

Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a

gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

“L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti”, evidenzia Massimiliano Archiapatti – Presidente ANIASA, “Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana”.

“La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco”, spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

“In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose”, conclude Vittorio Melli, Senior Manager Bain & Company.

© Riproduzione riservata

Frena la mobilità a noleggio e in sharing: crollano il breve termine e l'auto condivisa, tiene il lu



“La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”.

E' questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza Turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Il primo trimestre 2021 – "Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel"

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

"La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale", dichiara il Presidente **ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, "Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di

spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione.

Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4.

Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

© Riproduzione riservata

La frenata di car sharing e noleggio



ROMA – La pandemia e i lockdown hanno momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità.

È questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La crisi della domanda indotta dalla pandemia e dal ripetersi dei lockdown e delle chiusure tra regioni ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo

termine.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando però una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato, nei fatti, una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è comunque ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati). In questo specifico settore, la prevalenza di scelta per il noleggio a lungo termine è stata fatta su veicoli elettrici o ibridi, tanto che ora la flotta di autovetture e mezzi commerciali che circolano nelle nostre strade con questa formula ha superato la metà del totale delle vetture circolanti.

Il primo trimestre 2021: Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che costringe quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo, con una maggiore difficoltà per l'incertezza generale sulla fattibilità stessa dei periodi di villeggiatura.

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA**, Massimiliano Archiapatti. “Eppure, le quattro ruote

sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e introdurre misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei”. Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turnover contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

Fonte www.repubblica.it

Mobilità, l'auto resta il mezzo preferito degli italiani per gli spostamenti



(Teleborsa) – L'auto resta il mezzo preferito per gli **spostamenti** degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici** faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto è emerso da una ricerca condotta da **Aniasa** e **Bain & Company** sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è stato il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le **alimentazioni diesel** e **benzina** ha penalizzato il mercato e l'**elettrico** oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana", ha detto **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in **periferia**, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il **car sharing** e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL.

Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità". L'auto ed il **TPL** restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo **smart working**. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

La frenata di car sharing e noleggio



Crollano i noleggi estemporanei e l'auto condivisa, tiene solo il lungo termine. E si converte all'elettrico e all'ibrido. Flotta stabile sopra il milione di veicoli. I dati **Aniasa**

ROMA - La pandemia e i lockdown hanno momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità.

È questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia e dal ripetersi dei lockdown e delle chiusure tra regioni ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando però una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato, nei fatti, una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è comunque ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati). In questo specifico settore, la prevalenza di scelta per il noleggio a lungo termine è stata fatta su veicoli elettrici o ibridi, tanto che ora la flotta di autovetture e mezzi commerciali che circolano nelle nostre strade con questa formula ha superato la metà del totale delle vetture circolanti.

Il primo trimestre 2021: Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che costringe quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo, con una maggiore difficoltà per l'incertezza generale sulla fattibilità stessa dei periodi di villeggiatura.

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente ANIASA, Massimiliano Archiapatti. “Eppure, le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e introdurre misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei”. Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turnover contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

Mobilità, l'auto resta il mezzo preferito degli italiani per gli spostamenti



(Teleborsa) - L'auto resta il mezzo preferito per gli **spostamenti** degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici** faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto è emerso da una ricerca condotta da **Aniasa** e **Bain & Company** sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è stato il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le **alimentazioni diesel** e **benzina** ha penalizzato il mercato e l'**elettrico** oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana", ha detto **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in **periferia**, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il **car sharing** e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL.

Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità". L'auto ed il **TPL** restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo **smart working**. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

Mobilità, l'auto resta il mezzo preferito degli italiani per gli spostamenti



(Teleborsa) - L'auto resta il mezzo preferito per gli **spostamenti** degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici** faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto è emerso da una ricerca condotta da **Aniasa** e **Bain & Company** sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è stato il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le **alimentazioni diesel** e **benzina** ha penalizzato il mercato e l'**elettrico** oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore puo' dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilita' italiana", ha detto **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in **periferia**, dove il trasporto pubblico è

meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il **car sharing** e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL.

Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità". L'auto ed il **TPL** restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo **smart working**. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

Mobilita': Aniasa, auto resta mezzo preferito per gli spostamenti

MILANO (MF-DJ)--Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-Covid. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilita' (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilita' - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" condotta da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilita', e dalla societa' di consulenza strategica Bain & Company, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online. Lo studio, spiega una nota, parte da un assunto: a piu' di un anno dallo scoppio della pandemia da Covid-19, e' necessario fare un punto della situazione sulla mobilita' e sull'industria automotive in Italia. Il settore e' davvero cambiato cosi' tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilita' degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilita' "green" offriranno una concreta alternativa all'auto e' stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali citta' italiane, intervistati nel mese di maggio 2021. com/Idc fine MF-DJ NEWS

Il noleggio crolla, tiene solo il lungo termine: la proposta di Aniasa al Governo



Negli ultimi anni la **mobilità condivisa** aveva preso piede anche in Italia. I numeri salivano, gli automobilisti interessati a nuove forme di possesso dell'autovetture erano sempre più. E poi? Poi è arrivata la pandemia. La pandemia, è un dato di fatto, ha rallentato l'avanzata della mobilità a **noleggio** e in **sharing**: la crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Ha retto solo il noleggio a lungo termine, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. È questo lo scenario che emerge dalla **20esima edizione del Rapporto Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo del 32%. Il crollo del noleggio a breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023. Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una

conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%.La crescita “frenata” del noleggio a lungo termine nel noleggio a lungo termine non ha subito nell’immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%.Il primo trimestre 2021 - “Trend stabile in attesa dell’uscita dal tunnel”Nel primo trimestre dell’anno in corso, l’andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli.“La pandemia ha confermato la centralità dell’auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale - ha dichiarato il **Presidente di Aniasa, Massimiliano Archiapatti** - Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l’attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l’approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il **rinnovo** del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione”.La proposta di **Aniasa** al Governo **Aniasa** ha avanzato al Governo la proposta di estendere l’**ecobonus** all’acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4 - una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull’ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza - e ribadito la necessità di adeguare la **fiscalità** delle auto a noleggio agli standard europei.

Aniasa: il noleggio auto fatica a recuperare terreno



La pandemia frena pesantemente **noleggio auto e car sharing**. Lo conferma il rapporto annuale **Aniasa**, che dopo sette anni di record di immatricolazioni e fatturato, archivia un **2020 grigio**: 335.000 immatricolazioni (-32% sul 2019). Per il **rent a car a breve termine**, i noleggi **scendono del 60%** e gli operatori prevedono il ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Pubblicità

Dimezzati l'anno scorso, da 13 a 6 milioni, gli spostamenti in car sharing. **Tiene di più**, invece, il noleggio a **lungo termine**. Secondo una ricerca condotta da **Bain & Company**, il 63% degli italiani dichiara ancora di **preferire l'auto personale** come mezzo di trasporto privilegiato.

“Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente **fuori** dagli investimenti previsti dal **Piano nazionale di ripresa e resilienza** - denuncia il presidente dell'associazione, **Massimiliano Archiapatti** (nella foto) -. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di **estendere l'ecobonus** all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a

seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4”.

L'auto batte tutti, ecco come e perché

Oltre il 60% degli italiani continua a preferirla a bici, monopattini e mezzi pubblici. Elettriche bene solo nelle metropoli

La pandemia ha cambiato le nostre abitudini? Sì, ma a quanto pare non le nostre preferenze: per 2/3 degli italiani, questa nuova ripartenza che segue all'ennesima serrata da Covid torna ad essere caratterizzata dal ritorno in strada a bordo della propria auto. Un'auto che fatica a diventare elettrica se non nei grandi centri urbani del centro-nord, gli unici in cui il trasporto pubblico e gli strumenti di micromobilità trovano un buon seguito.

© Motor1.com Italia L'auto batte tutti, ecco come e perché

Sono questi temi che emergono dallo studio presentato da **ANIASA**, l'associazione che riunisce le aziende di autonoleggio, micro-mobilità e automotive digitale, insieme alla società di consulenza strategica Bain&Company, e intitolato appunto "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?".

Ma il mercato non decolla

Preferiamo l'auto dunque, ma questo non sostiene le vendite e meno ancora la transizione energetica, spinta dalle campagne anti-diesel e in generale anti-motori endotermici nelle grandi città settentrionali e del centro, ma molto meno pressante sul resto del territorio dove la necessità di cambiare l'auto non si sente.

Ecco spiegati gli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni che rendono il nostro parco circolante tra i più anziani d'Europa, tendenza molto difficile da invertire, e anche la difficoltà nel fa prendere piede allo sharing e alla micromobilità, che funziona, ancora una volta, soltanto nelle metropoli più affollate che scoraggiano l'uso dell'auto.

L'autobus piace poco

Con la riapertura, l'utilizzo dell'auto pare essere stato riportato ai livelli precedenti i vari lockdown, se non addirittura maggiore in parte a causa dei timori di contagio che paradossalmente scoraggiano l'uso dei mezzi pubblici e delle soluzioni condivise.

L'indagine, realizzata nel maggio scorso, si basa su una serie di interviste condotte su un campione di 1.000 italiani, rivela che soltanto il 42% degli interpellati utilizza in modo regolare o quantomeno frequente autobus e mezzi pubblici, ma a che che la spinta all'acquisto di auto nuove, malgrado le campagne ambientaliste e a favore della sicurezza, non dà i risultati sperati visto che in molti preferiscono conservare quella già in loro possesso o acquistare un usato economico anche se indietro con le normative.

L'auto è altresì preferita da chi abita nelle periferie dove il trasporto pubblico è meno comodo, specie per i pendolari, e il traffico meno asfissiante, mentre biciclette e monopattini, che hanno avuto impennate di vendite notevoli anche grazie agli incentivi, sono in realtà vissute dal 70% degli utenti come veicoli per lo svago e il tempo libero e non come mezzi di trasporto quotidiano.

Anche il ritorno parziale al lavoro in sede influisce sul trend: le giornate di smart working sono salite a circa 3 a settimana durante il 2020 ma ora si stanno ridimensionando a 2, giustificando un maggiore ritorno sulle strade.

Elettriche, fenomeno "metropolitano"

L'analisi delle vendite di vetture elettriche conferma la disparità territoriale: i numeri più incoraggianti si registrano nelle grandi città del nord, dove sono ormai arrivate al 5%, a cui va il grosso del merito della crescita delle immatricolazioni e della contestuale riduzione delle vendite di endotermiche, scese nel 2020 dall'84% al 71% del mix, mentre al sud la loro penetrazione è ancora ferma all'1%.

Meglio l'ibrido e... il gas

La categoria cresciuta in modo più omogeneo è quella delle auto ibride, passata dal 6% al 18% anche se va sottolineato che una buona parte di questa fetta è rappresentata dalle mild hybrid o ibride leggere.

Anche qui, il sud fa eccezione mantenendo una predilezione per i carburanti alternativi come GPL e metano, che infatti mantengono quote prossime al 13% malgrado una riduzione dell'offerta da parte delle Case. Per il 51% degli intervistati, il problema principale dell'elettrico resta il prezzo proibitivo anche con gli incentivi.

Altri articoli di attualità

- Lombardia, incentivi auto giugno 2021: ecco come funzionano
- Si torna in vacanza e 84 italiani su 100 scelgono l'auto

Aniasa ha presentato tutti i numeri del noleggio 2020



Oggi in diretta youtube il presidente Massimiliano Archiapatti, affiancato da Gianluca Di Loreto di Bain & Company, ha tenuto l'annuale conferenza stampa per presentare il 20 rapporto **Aniasa** e dare tutti i numeri del noleggio declinato tra breve termine, lungo termine e car sharing.

UNO TSUNAMI SUL BREVE TERMINE

In apertura di conferenza è stato usato proprio questo termine per far capire subito che impatto ha avuto la pandemia sul settore del noleggio a breve termine che lavora molto con turismo e mobilità individuale del lavoro. Il 2020 è stato segnato da un calo che supera il 50% del fatturato che poi ha impattato sul calo delle immatricolazioni di nuove auto per offrire il servizio. Le società del settore hanno dovuto ricorrere a milioni di ore di cassa integrazione per sostenere il lavoro.

I dati sul settore sono molto chiari. E mostrano le grandi difficoltà affrontate.

Fatturato in milioni di euro 2020 595.000 – fatturato 2019 1.234.000 -52%

Noleggi totali: 2020 2.100.000 – 2019 2.100.000

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE TIENE E SPERA...

Il noleggio a lungo termine ha navigato in un mare più tranquillo. Pur con cali e difficoltà il

settore mostra la tenuta del fatturato pur con un sistema che ha virato sul prolungamento dei contratti e attivando nuove formule di noleggio a consumo. Poi c'è un grande segnale per il futuro: i privati continuano ad aumentare nell'interesse del noleggio a lungo termine. Si spostano dalla proprietà al noleggio anche in virtù dei costi certi. Oggi circa 75.000 privati (senza partita IVA) hanno attivo un servizio di mobilità di noleggio a lungo termine. I numeri sono abbastanza confortanti se si comparano i dati del primo trimestre 2021 con quelli del 2020 e del 2019.

FATTURATO 1 trimestre 2019 1.312

FATTURATO 1 trimestre 2020 1.469

FATTURATO 1 trimestre 2021 1.413

dati fatturato in ooo di euro

Il dato complessivo sui tre anni chiude positivo del 12% pur mostrando una flessione sul periodo 21/20 del 3,8%

Anche guardando alle immatricolazioni i dati sono "rassicuranti"

IMMATRICOLAZIONI primo trimestre 2109 - 2020 - 2021

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2019 73.000

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2020 57.000

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2021 72.000

FLOTTA CIRCOLANTE primo trimestre 2109 - 2020 - 2021

FLOTTA 1 trimestre 2019 873.000

FLOTTA 1 trimestre 2020 932.000

FLOTTA 1 trimestre 2021 955.000

La flotta quindi cresce del 6,8% pur attraverso un periodo così difficile

CAR SHARING DIMEZZATO

Anche il segmento del car sharing ha sofferto molto per la pandemia. I dati ci forniscono una fotografia chiara e a fuoco: un calo secco.

Noleggi effettuati nel 2019 13 milioni

Noleggi effettuati nel 2020 6 milioni

Vetture in flotta nel 2019 8.000 - 53%

Vetture in flotta nel 2020 5.800 - 27%

CAMBIO DI PASSO

Aniasa chiude l'incontro segnalando che serve un intervento della politica sia per superare i

problemi legati alla gestione dell'auto come tasse, bollo e burocrazia. In più vengono chiesti aiuti per il noleggio a breve termine legato al turismo di cui è un elemento fondamentale per lo sviluppo del settore. Servono defiscalizzazioni sull'auto aziendale in linea con gli altri Paesi europei. Infine l'associazione cambia la denominazione integrando le nuove voci della mobilità per stare al passo con i tempi e le esigenze delle aziende e dei clienti.



Numeri del Noleggio a Breve Termine



I dati del Noleggio a Lungo Termine



I dati del Car Sharing

a cura di Renato Dainotto

L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti: gli italiani tornano a muoversi come nel periodo pre-covid



Riportiamo le principali evidenze emerse dalla ricerca “L’Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?” condotta da **ANIASA** e da Bain & Company

Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. **L’auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti** (2 su 3 la usano abitualmente), mentre **i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi**. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l’elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca “L’Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?” condotta da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull’industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l’emergenza pandemica abbia

mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità "green" offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID. Fermi gli acquisti

Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l'auto

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi.

La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere

competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%.

Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

“L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti”, evidenzia Massimiliano Archiapatti – Presidente ANIASA, “Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana”.

“La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco”, spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

“In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose”, conclude Vittorio Melli, Senior Manager Bain & Company.

Rapporto **Aniasa** Lungo termine fuori dal tunnel



A dispetto dei numeri - drammatici nel **breve termine** e nel **car sharing**, in chiaroscuro, ma con alcune luci, **noleggjo a lungo termine** - non si può dire che a connotare il settore del renting e della sharing mobility sia il pessimismo. Certo, c'è preoccupazione: i numeri del primo trimestre del 2021 sono ancora prevalentemente in rosso, la crisi dei chip impatterà anche in questo settore, soprattutto sul breve termine, la surreale vicenda del bollo sulle vetture a noleggio, che ha tenuto appesi gli operatori per un anno, lascia senza fiato e l'assenza dell'auto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza lascia sconcertati. Ma nelle parole pronunciate da **Massimiliano Achiapatti**, presidente dell'**Aniasa** (associazione di Confindustria che raggruppa gli operatori dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici), durante la presentazione via web del ventesimo Rapporto, si coglie una buona dose di ottimismo. E non solo della volontà. Trapela infatti la consapevolezza che, al di là degli eventi contingenti, le prospettive restino complessivamente rosee: "non si ferma la traiettoria", sottolinea il numero uno dell'associazione.

Lungo termine a quota 955 mila veicoli nel 1° trimestre. Al momento gli ultimi numeri disponibili, relativi al primo trimestre del 2021, dicono che l'uscita dal tunnel non è così lontana. Partiamo dal noleggio a lungo termine. Il fatturato diminuisce del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2020 ma cresce del 12% rispetto al 2019. Crescono a doppia cifra le immatricolazioni rispetto all'anno scorso (+26,6%), ma se il confronto si fa rispetto al 2019 c'è un calo, ancorché contenuto, dell'1,3%. La flotta circolante, invece, risulta in crescita sia rispetto al 2002 (+2,5%) sia rispetto al 2019 (+6,8%) e il 31 marzo sfiorava il milione di veicoli (955 mila), nuovo massimo storico. I dati riflettono chiaramente l'atteggiamento attendista delle aziende clienti, orientate a prolungare i contratti in essere piuttosto che a stipularne di

nuovi, una scelta che per i fornitori non impatta sul fatturato, ma che implica meno nuovi acquisti e, quindi, un calo delle immatricolazioni.

Cali a doppia cifra per il "breve". Per quanto riguarda il rent a car i numeri sono tutti in rosso a doppia cifra: -35% di fatturato rispetto al 2020 (-44% sul 2019), -51% nel numero di noleggi (-63% sul 2019), -54% sulle immatricolazioni (-68% sul 2019), -24% sulla flotta (-22% sul 2019), -23% sui giorni di noleggio (-29%). In profondo rosso, infine, pure il car sharing, -50% rispetto a un anno fa.

Un 2020 in chiaroscuro: tiene il lungo, crolla il breve. Tutto ciò arriva dopo un 2020 drammatico. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, l'anno del Covid ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520 mila immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355 mila dell'anno scorso (-32%). Ma, come detto, mentre sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha tenuto il lungo termine. Partiamo dal rent a car: - 52% di fatturato e una diminuzione del numero di noleggi del 60% rispetto al 2019. Gli operatori del rent-a-car, sottolinea l'**Aniasa**, stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023. Il car sharing, dal canto suo, ha visto dimezzare i noleggi (da 13 a 6 milioni) mentre la flotta si è ridotta solo, si fa per dire, del 27%. Il noleggio a lungo termine, invece, forte della maggiore stabilità del proprio business, basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito significativi contraccolpi sul versante dei ricavi, anzi (fatturato a +2% nel 2020), registrando però una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato una riduzione di immatricolazioni del 25% anche se la flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli, 65mila dei quali noleggiati da clienti privati.

Archiapatti: prioritario il rinnovo del circolante. Per supportare l'attesa transizione ecologica", ha dichiarato Archiapatti, "è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare il rinnovo del parco circolante, 38 milioni di veicoli, il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% ante Euro 4, oltre 15 anni di anzianità. Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro 6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade".

Il gap con l'Europa. "Auspichiamo, inoltre", ha concluso Archiapatti, "che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale: la disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei: su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778

euro, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turnover contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante"

Bain & Company: gli italiani preferiscono non comprare. Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza). Lo ha sottolineato Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company, presentando, a margine della presentazione della ventesima edizione del rapporto **Aniasa**, la ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?"

Tutti pazzi per le ibride. Chi compra, invece, si orienta prevalentemente verso l'ibrido. Nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%. Le ibride, invece, sono cresciute dal 6% al 18%. Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020, ma molto meno rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito. L'elettrico, ha sottolineato Di Loreto, sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

L'autonoleggio archivia un anno in forte sofferenza



I dati del Rapporto **Aniasa**: nel 2020 il breve termine ha sofferto la mancanza di turisti stranieri, mentre per il car sharing sono pesate le limitazioni agli spostamenti. Il lungo termine ha invece tenuto meglio. Archiapatti: "L'auto è rimasta inspiegabilmente fuori dal Pnrr"

Si è chiuso un anno da dimenticare per l'**autonoleggio**. I flussi di **turisti stranieri** si sono praticamente azzerati, il **car sharing** ha subito gli effetti delle pesanti limitazioni agli spostamenti e il **nolegg**io a lungo termine ha dovuto fare i conti con il rinvio dei rinnovi delle flotte aziendali. Nonostante queste enormi difficoltà, tutte causate dall'epidemia da **Covid-19**, il settore dell'autonoleggio è riuscito a restare **sopra la soglia del milione di veicoli**, con la prospettiva di tornare presto a crescere. Le nuove forme di mobilità possono infatti dare un grande contributo al raggiungimento degli obiettivi di **sostenibilità** che il governo di Roma e la Commissione di Bruxelles si sono dati. È questo lo scenario emerso dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'associazione che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei **servizi di mobilità**.

I dati contenuti nel rapporto dicono che, dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il **25% del mercato automotive**, il **2020** ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle **520mila immatricolazioni del 2019** (auto e veicoli commerciali) alle **355mila** dell'anno scorso, con un calo del **32%**. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità **pay-per-use**: sono crollate le attività di **nolegg**io a breve termine e in **sharing** mentre ha tenuto il **lungo termine**.

Per il **breve termine** il calo del fatturato è stato nell'ordine del **52%** rispetto al **2019**, mentre il numero dei noleggi è diminuito addirittura del **60%**. Gli operatori del **rent-a-car** stimano che

per tornare ai livelli pre-pandemia bisognerà attendere fino al **2023**. Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo: l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da **13 a 6 milioni**), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del **27%**.

Il noleggio a **lungo termine**, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha invece subito significativi contraccolpi sul fronte dei ricavi - il fatturato è cresciuto del **2%** - ma ha dovuto registrare una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere, che ha provocato un **calo del 25% delle immatricolazioni**. La flotta in circolazione è comunque cresciuta, arrivando a quota **933mila veicoli**, di cui ben **65mila** noleggiati da **clienti privati**. Una formula che sta prendendo sempre più piede.

Nei primi tre mesi di quest'anno, anch'essi caratterizzati da forti limitazioni per il contenimento dell'epidemia, la situazione non ha mostrato cambiamenti. Il **breve termine** ha mostrato un calo dei noleggi del **60%** rispetto al 2019 (il confronto con il 2020 ha poco senso perché da fine febbraio in poi si è fermato tutto) e una riduzione delle immatricolazioni del **67%** con la flotta ferma a **73mila veicoli**. Il **lungo termine** ha invece fatto registrare una crescita del giro d'affari rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del **7%** e immatricolazioni in leggero calo (**-1%**). Il **car sharing** infine ha visto i noleggi dimezzati rispetto al 2019.

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale - ha affermato **Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa** - Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4”.

Secondo il presidente di **Aniasa** è necessario raggiungere quelle fasce di popolazione che hanno minore capacità di spesa e che spesso viaggiano sui veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. “Per questo abbiamo avanzato al governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro 6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4 - ha detto **Archiapatti** - Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

Archiapatti ha infine auspicato che il **governo** nella prossima **Legge di Bilancio** sani “finalmente una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei”.

Mobilità, l'auto resta il mezzo preferito degli italiani per gli spostamenti



(Teleborsa) - L'auto resta il mezzo preferito per gli **spostamenti** degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici** faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto è emerso da una ricerca condotta da **Aniasa** e **Bain & Company** sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è stato il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le **alimentazioni diesel** e **benzina** ha penalizzato il mercato e l'**elettrico** oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana", ha detto **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in **periferia**, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini**

(125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il **car sharing** e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL.

Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità". L'auto ed il **TPL** restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo **smart working**. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

20° Rapporto ANIASA



L'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing in Italia è stata momentaneamente rallentata dall'emergenza Covid-19. La crisi economica, l'ampio ricorso al lavoro a distanza e lo stop degli spostamenti per turismo hanno dimezzato i noleggi a breve termine e quelli delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha gestito meglio la situazione, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo le immatricolazioni. La quota dei veicoli di proprietà della flotte resta sopra il milione di unità e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive e la necessità di varare misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, favorendo la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità.

Questo è lo scenario che emerge dalla 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, ha dichiarato il Presidente, Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni

di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'Ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

Mobilità, l'auto resta il mezzo preferito degli italiani per gli spostamenti



L'auto resta il mezzo preferito per gli **spostamenti** degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici** faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto è emerso da una ricerca condotta da **Aniasa** e **Bain & Company** sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è stato il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le **alimentazioni diesel** e **benzina** ha penalizzato il mercato e l'**elettrico** oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana", ha detto **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in **periferia**, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il **car sharing** e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL.

Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-

mobilità". L'auto ed il **TPL** restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo **smart working**. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

Aniasa: settore noleggi in affanno.



Turismo fermo e mobilità urbana ridotta al minimo indispensabile: le restrizioni imposte durante il periodo più critico della pandemia hanno avuto un pesante impatto anche sul mondo del noleggio in tutte le sue modalità, breve termine, in forma condivisa e, seppur a livelli più mitigati, a lungo termine.

Lo ha spiegato, con tanto di numeri, Massimiliano Archiapatti, presidente **Aniasa**, l'associazione che rappresenta le aziende che si occupano di servizi di mobilità, durante la presentazione del 20esimo Rapporto sull'andamento del settore e di un'analisi realizzata da Bain&Company sulle prospettive future dal titolo "L'Italia riaccende i motori della mobilità: nuove esigenze o abitudini consolidate?".

Affari dimezzati

Come ha sottolineato Archiapatti, "la crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise, mentre il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni".

Lo confermano i numeri: nel 2020, rispetto all'anno precedente, le immatricolazioni nel noleggio auto e commerciali sono scese del 32% (da 530mila unità a 355mila). A risentirne di più sono stati soprattutto il noleggio a breve termine (rent a car) con un crollo del 52% e del 60% per quanto riguarda rispettivamente fatturato e noleggi e il car sharing che ha subito "un duro contraccolpo a causa della forte riduzione della mobilità cittadina": oltre 50% in meno il

numero totale dei noleggi (scesi da 13 milioni a 6 milioni) con la conseguenza che i vari operatori sono stati costretti a una drastica riduzione dei veicoli in flotta (-27%) per contenere le perdite.

Quanto al noleggio a lungo termine, più che di crollo si parla di un trend "in frenata": i ricavi hanno comunque registrato un segno positivo (+2% nel 2020 sul 2019) anche se le immatricolazioni sono diminuite del 25%. Insomma, questo segmento ha tenuto, grazie a "una parziale maggiore stabilità del proprio business", si legge nel rapporto, "basato prevalentemente su contratti pluriennali, registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe degli accordi in essere".

Da segnalare, specifica il presidente **Aniasa**, la progressiva crescita, nonostante la pandemia, dei contratti sottoscritti dai privati (i clienti con codice fiscale e non partita Iva) che hanno superato quota 65mila su un totale di 933mila veicoli noleggiati.

Auto più pulite e connesse

Altro fattore incoraggiante, nonostante l'andamento negativo del settore, è il massiccio ricorso a tecnologie di ultima generazione, con veicoli sempre più connessi (sia auto che commerciali). Presto, dice Archiapatti, "questi sistemi riguarderanno il 90% di tutta la flotta". Importante anche l'aspetto delle motorizzazioni a basso o zero impatto ambientale: tutti i veicoli a noleggio sono Euro 6 mentre crescono le ibride plug in (38% del mercato) e le elettriche pure (37%).

2021, inizio ancora difficile

E quest'anno? Le proiezioni per il primo trimestre 2021 indicano un trend sostanzialmente identico all'anno scorso mentre, nel confronto con il 2019, il "rent a car" resta fortemente indietro (-60% i noleggi, -67% le immatricolazioni, -45% il fatturato, gli operatori parlano di una ripresa vera non prima del 2023), così come il car sharing (noleggi a -50%), mentre per il lungo termine i numeri indicano un giro d'affari cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e solo un lieve calo per le immatricolazioni (-1%).

Vacanze: affrettare le prenotazioni

Attenzione però: la crisi dei microchip - con un drastico calo della produzione di questi componenti che sta colpendo pesantemente l'intera filiera dell'automotive tanto che le Case che non riescono a evadere gli ordini di nuove vetture - si sta ripercuotendo anche nel settore del noleggio, costretto a ridurre il flusso delle auto nelle flotte. Il rischio quindi è non poter soddisfare la domanda dei clienti che potrebbero non trovare una vettura disponibile nel momento in cui avessero bisogno di utilizzarla.

In proposito, Archiapatti lancia un allarme che è anche un appello: con l'avvicinarsi dell'estate, chi volesse noleggiare un'auto per le vacanze, soprattutto nelle nostre isole, meglio che si muova per tempo e si affretti a prenotarla. Solo così avrà la sicurezza di trovare un veicolo a

disposizione.

Mobilità a noleggio e car sharing in frenata

La pandemia, la crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise.



“La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”.

E' questo lo scenario che emerge dalla presentazione della **20esima edizione del Rapporto ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza Turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Il primo trimestre 2021 - "Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel"

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car

sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

*“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il **Presidente ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione.*

*Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'**ecobonus** all'acquisto di **vetture usate Euro6, ibride ed elettriche** a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4.*

Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

Noleggino auto, nell'era-Covid va bene solo quello a lungo termine



Secondo l'analisi di **ANIASA** la pandemia ha avuto effetti negativi sulle nuove forme di mobilità, affossando breve termine e sharing

Si pensava che la situazione pandemica, unita alle preoccupazioni per l'ambiente e la salute e il mutare delle abitudini dei lavoratori avrebbero finito per favorire le nuove forme di mobilità, come il noleggio e il car sharing, ma a quanto pare è accaduto il contrario.

E' questo che emerge dal 20esimo Rapporto di **ANIASA**, l'associazione delle società di noleggio da poco ribattezzatasi, pur conservando la sigla "Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital" proprio per assecondare le trasformazioni nel settore del trasporto privato.

Effetto inverso

Come ha sottolineato nel suo intervento Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione nonché AD e Direttore Generale di Hertz Italia, la pandemia ha rallentato la diffusione della mobilità a noleggio e dello sharing, in parte per effetto della crisi economica, in

parte per via dell'ampio ricorso al telelavoro e all'arresto delle attività turistiche, dimezzando di fatto i noleggi.

In un clima così sfavorevole soltanto il lungo termine è riuscito a mantenere una stabilità, grazie al prolungamento dei contratti in essere e alla contestuale riduzione delle nuove immatricolazioni anche se il parco complessivo si è mantenuto al di sopra del milione di veicoli con buone prospettive di tornare a salire con la riapertura.

Rinnovare con... l'usato

Anche **ANIASA** unisce la sua voce a quella di UNRAE e delle altre associazioni della filiera automotive che richiedono misure di sostegno più strutturate e prolungate per favorire un rinnovo del parco circolante ancora stentato e non contemplato in modo apprezzabile dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Secondo l'associazione, la frequenza con cui si rinnovano i parchi noleggio può contribuire a immettere sul mercato dell'usato veicoli usati recenti, Euro 6 o elettrici e ibridi, migliorando l'impatto ambientale e la sicurezza media del circolante nazionale che ad oggi conta ancora 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità.

Torna dunque a farsi sentire la proposta di incentivare l'acquisto di veicoli usati recenti con un ecobonus che abbracci anche gli Euro 6, oltre alle vetture elettrificate, non soltanto di nuova immatricolazione, contestualmente alla rottamazione di vecchi Euro 0, 1, 2, 3 e 4.

La situazione 2020

Dopo la crescita registrata dal 2014 in avanti e il raggiungimento di una quota del 25% delle immatricolazioni complessive, nel 2020 lo stop forzato iniziato a fine febbraio ha fatto crollare a 355.000 unità i volumi rispetto alle 520.000 del 2019, con una perdita del 32% e stroncato le formule più recenti e promettenti come il noleggio a breve termine e il car sharing, entrambe compromesse dall'arresto dei flussi turistici sia interni al Paese (un po' ripresi nel periodo estivo ma non abbastanza da recuperare i forti passivi) sia, soprattutto, provenienti dall'estero

Anche l'aumento delle attività di e-commerce, che hanno rappresentato una parziale boccata d'ossigeno per il noleggio sebbene limitato al settore dei veicoli commerciali, non ha potuto ammortizzare più di tanto le perdite che a conti fatti ammontano a un -60% nel volume dei noleggi rispetto al 2019 e a un -52% di fatturato complessivo. Ad oggi, gli operatori prevedono di non tornare ai livelli pre-Covid prima del 2023.

Ancor più penalizzato lo sharing, che attraversava ancora una fase pionieristica e che ha sofferto, oltre al blocco del turismo, anche lo smart working, la cui adozione potrebbe avere effetti molto più a lungo termine visto che molte aziende hanno deciso di adottarlo almeno parzialmente in modo definitivo. Nel 2020 i noleggi sono più che dimezzati, scendendo da 13 milioni a circa 6, e la flotta dei veicoli si è ridotta di circa il 27%.

Come accennato in apertura, soltanto il lungo termine, strutturato su piani pluriennali, è riuscito a reggere l'impatto chiudendo addirittura con un incremento del 2% che fa comprendere quanto in crescita fosse il settore e quale avrebbe potuto essere il risultato in condizioni normali. Un'evidenza testimoniata dall'ampliamento della flotta, salita a 933.000 veicoli. L'effetto negativo è però arrivato anche qui sulle immatricolazioni, scese del 25%, in parte per effetto del prolungamento dei contratti in essere per recuperare i mesi di stop forzato.

Il 2021 e la crisi dei chip

All'analisi del 2020 si unisce quella dei dati del primo trimestre dell'anno in corso, che mostra segnali incoraggianti da una parte e allarmanti dall'altra: la situazione nei tre principali settori si mantiene infatti allineata al 2020, dunque senza ulteriori crolli nonostante l'anno sia iniziato con nuovi stop alla circolazione: dunque, il breve termine registra rispetto ancora al 2019 un -60% nei noleggi e un -67% nelle immatricolazioni, mentre la flotta del lungo termine è ancora cresciuta (+7%) perdendo appena l'1% nelle nove immatricolazioni. Ancora già del 50% , invece, il car sharing.

Quanto al fenomeno della crisi dei chip che ha colpito l'industria automotive, il noleggio ne paga lo scotto soprattutto nel settore del breve termine, dove la sostituzione del parco è più repentina ma si trova oggi frenata dalle difficoltà di inserimento di nuove vetture nelle flotte. in vista del periodo vacanziero in cui, peraltro, ci si aspetta una nuova crescita di richieste in parte già verificatasi.

Fotogallery: Auto elettriche, speciale noleggio lungo termine

L'auto batte tutti, ecco come e perché



Oltre il 60% degli italiani continua a preferirla a bici, monopattini e mezzi pubblici. Elettriche bene solo nelle metropoli

La pandemia ha cambiato le nostre abitudini? Sì, ma a quanto pare non le nostre preferenze: per 2/3 degli italiani, questa nuova ripartenza che segue all'ennesima serrata da Covid torna ad essere caratterizzata dal ritorno in strada a bordo della propria auto. Un'auto che fatica a diventare elettrica se non nei grandi centri urbani del centro-nord, gli unici in cui il trasporto pubblico e gli strumenti di micromobilità trovano un buon seguito.

Sono questi temi che emergono dallo studio presentato da **ANIASA**, l'associazione che riunisce le aziende di autonoleggio, micro-mobilità e automotive digitale, insieme alla società di consulenza strategica Bain&Company, e intitolato appunto "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?".

Ma il mercato non decolla

Preferiamo l'auto dunque, ma questo non sostiene le vendite e meno ancora la transizione energetica, spinta dalle campagne anti-diesel e in generale anti-motori endotermici nelle grandi città settentrionali e del centro, ma molto meno pressante sul resto del territorio dove

la necessità di cambiare l'auto non si sente.

Ecco spiegati gli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni che rendono il nostro parco circolante tra i più anziani d'Europa, tendenza molto difficile da invertire, e anche la difficoltà nel far prendere piede allo sharing e alla micromobilità, che funziona, ancora una volta, soltanto nelle metropoli più affollate che scoraggiano l'uso dell'auto.

L'autobus piace poco

Con la riapertura, l'utilizzo dell'auto pare essere stato riportato ai livelli precedenti i vari lockdown, se non addirittura maggiore in parte a causa dei timori di contagio che paradossalmente scoraggiano l'uso dei mezzi pubblici e delle soluzioni condivise.

L'indagine, realizzata nel maggio scorso, si basa su una serie di interviste condotte su un campione di 1.000 italiani, rivela che soltanto il 42% degli interpellati utilizza in modo regolare o quantomeno frequente autobus e mezzi pubblici, ma a che che la spinta all'acquisto di auto nuove, malgrado le campagne ambientaliste e a favore della sicurezza, non dà i risultati sperati visto che in molti preferiscono conservare quella già in loro possesso o acquistare un usato economico anche se indietro con le normative.

L'auto è altresì preferita da chi abita nelle periferie dove il trasporto pubblico è meno comodo, specie per i pendolari, e il traffico meno asfissiante, mentre biciclette e monopattini, che hanno avuto impennate di vendite notevoli anche grazie agli incentivi, sono in realtà vissute dal 70% degli utenti come veicoli per lo svago e il tempo libero e non come mezzi di trasporto quotidiano.

Anche il ritorno parziale al lavoro in sede influisce sul trend: le giornate di smart working sono salite a circa 3 a settimana durante il 2020 ma ora si stanno ridimensionando a 2, giustificando un maggiore ritorno sulle strade.

Elettriche, fenomeno "metropolitano"

L'analisi delle vendite di vetture elettriche conferma la disparità territoriale: i numeri più incoraggianti si registrano nelle grandi città del nord, dove sono ormai arrivate al 5%, a cui va il grosso del merito della crescita delle immatricolazioni e della contestuale riduzione delle vendite di endotermiche, scese nel 2020 dall'84% al 71% del mix, mentre al sud la loro penetrazione è ancora ferma all'1%.

Meglio l'ibrido e... il gas

La categoria cresciuta in modo più omogeneo è quella delle auto ibride, passata dal 6% al 18% anche se va sottolineato che una buona parte di questa fetta è rappresentata dalle mild hybrid o ibride leggere.

Anche qui, il sud fa eccezione mantenendo una predilezione per i carburanti alternativi come GPL e metano, che infatti mantengono quote prossime al 13% malgrado una riduzione dell'offerta da parte delle Case. Per il 51% degli intervistati, il problema principale dell'elettrico resta il prezzo proibitivo anche con gli incentivi.

Frena la mobilità a noleggio e in sharing: crollano il breve termine e l'auto condivisa, tiene il luAniasa



FO

TO

“La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”.

E' questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo

sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza Turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Il primo trimestre 2021 - "Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel"

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

"La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti

nazionale”, dichiara il Presidente ANIASA - Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l’attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l’approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione.

Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l’ecobonus all’acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4.

Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull’ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l’export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a ‘scaricare’ le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell’auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l’età media del parco circolante”.

Mobilità, l'auto resta il mezzo preferito degli italiani per gli spostamenti



(Teleborsa) - L'auto resta il mezzo preferito per gli **spostamenti** degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici** faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto è emerso da una ricerca condotta da **Aniasa** e **Bain & Company** sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è stato il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le **alimentazioni diesel** e **benzina** ha penalizzato il mercato e l'**elettrico** oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana", ha detto **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in **periferia**, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il **car sharing** e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL.

Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-

mobilità". L'auto ed il **TPL** restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo **smart working**. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

(Teleborsa) 16-06-2021 04:22

Aniasa: Frena la mobilità a noleggio e in sharing. Tiene il lungo termine



Frena la mobilità a noleggio e in sharing: crollano il breve termine e l'auto condivisa, tiene il lungo termine. Flotta stabile sopra il milione di veicoli

“La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”.

E' questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza Turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Il primo trimestre 2021 - "Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel"

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

Mobilità a noleggio e sharing in frenata, tiene il lungo termine



Presentata la 20esima edizione del Rapporto **ANIASA** sulla mobilità pay-per-use

Mobilità a noleggio – Archiapatti al Governo: “Far ripartire il turismo e ridurre il ‘green divide’ nel nostro Paese, accelerando il rinnovo del parco circolante grazie ai veicoli nuovi e usati del noleggio”

“La pandemia ha momentaneamente rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l’ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l’urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere.

Il PNRR ha praticamente ignorato l’automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il ‘green divide’ nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”.

E’ questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Mobilità a noleggio – Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Mobilità a noleggio – Il crollo del breve termine. Senza Turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita “frenata” del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Mobilità a noleggio – Il primo trimestre 2021 – “Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel”

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e

una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente ANIASA – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei. Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

Redazione Fleetime

Rapporto Aniasa: giù sharing e noleggio a breve



“La pandemia ha momentaneamente rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l’ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l’urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l’automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il ‘green divide’ nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”. E’ questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto Aniasa, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La situazione nel 2020. La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell’anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza turismo un anno terribile. Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla **sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale**; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. **Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%**. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro. Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con **una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%**. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del noleggio a lungo termine. Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, **non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020)**, registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Il primo trimestre 2021: "Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel". Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: **il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.**

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: **la crisi dei chip auto**. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo **le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura**, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

Mobilità, l'auto resta il mezzo preferito degli italiani per gli spostamenti



L'auto resta il mezzo preferito per gli **spostamenti** degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici** faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. È quanto è emerso da una ricerca condotta da **Aniasa** e **Bain & Company** sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è stato il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le **alimentazioni diesel** e **benzina** ha penalizzato il mercato e l'**elettrico** oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana", ha detto **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

L'auto, infatti, è il mezzo prediletto da chi si muove in **periferia**, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il **car sharing** e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL.

Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi "impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-

mobilità". L'auto ed il **TPL** restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Un altro fattore importante è lo **smart working**. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

Aniasa ha presentato tutti i numeri del noleggio 2020



Oggi in diretta youtube il presidente Massimiliano Archiapatti, affiancato da Gianluca Di Loreto di Bain & Company, ha tenuto l'annuale conferenza stampa per presentare il 20 rapporto **Aniasa** e dare tutti i numeri del noleggio declinato tra breve termine, lungo termine e car sharing.

In apertura di conferenza è stato usato proprio questo termine per far capire subito che impatto ha avuto la pandemia sul settore del noleggio a breve termine che lavora molto con turismo e mobilità individuale del lavoro. Il 2020 è stato segnato da un calo che supera il 50% del fatturato che poi ha impattato sul calo delle immatricolazioni di nuove auto per offrire il servizio. Le società del settore hanno dovuto ricorrere a milioni di ore di cassa integrazione per sostenere il lavoro.

I dati sul settore sono molto chiari. E mostrano le grandi difficoltà affrontate.

Fatturato in milioni di euro 2020 595.000 – fatturato 2019 1.234.000 -52%

Noleggi totali: 2020 2.100.000 – 2019 2.100.000

Il noleggio a lungo termine ha navigato in un mare più tranquillo. Pur con cali e difficoltà il settore mostra la tenuta del fatturato pur con un sistema che ha virato sul prolungamento dei contratti e attivando nuove formule di noleggio a consumo. Poi c'è un grande segnale per il futuro: i privati continuano ad aumentare nell'interesse del noleggio a lungo termine. Si spostano dalla proprietà al noleggio anche in virtù dei costi certi. Oggi circa 75.000 privati

(senza partita IVA) hanno attivo un servizio di mobilità di noleggio a lungo termine. I numeri sono abbastanza confortanti se si comparano i dati del primo trimestre 2021 con quelli del 2020 e del 2019.

FATTURATO 1 trimestre 2019 1.312

FATTURATO 1 trimestre 2020 1.469

FATTURATO 1 trimestre 2021 1.413

dati fatturato in ooo di euro

Il dato complessivo sui tre anni chiude positivo del 12% pur mostrando una flessione sul periodo 21/20 del 3,8%

Anche guardando alle immatricolazioni i dati sono "rassicuranti"

IMMATRICOLAZIONI primo trimestre 2109 - 2020 - 2021

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2019 73.000

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2020 57.000

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2021 72.000

FLOTTA CIRCOLANTE primo trimestre 2109 - 2020 - 2021

FLOTTA 1 trimestre 2019 873.000

FLOTTA 1 trimestre 2020 932.000

FLOTTA 1 trimestre 2021 955.000

La flotta quindi cresce del 6,8% pur attraverso un periodo così difficile

Anche il segmento del car sharing ha sofferto molto per la pandemia. I dati ci forniscono una fotografia chiara e a fuoco: un calo secco.

Noleggi effettuati nel 2019 13 milioni

Noleggi effettuati nel 2020 6 milioni

Vetture in flotta nel 2019 8.000 - 53%

Vetture in flotta nel 2020 5.800 - 27%

Aniasa chiude l'incontro segnalando che serve un intervento della politica sia per superare i problemi legati alla gestione dell'auto come tasse, bollo e burocrazia. In più vengono chiesti aiuti per il noleggio a breve termine legato al turismo di cui è un elemento fondamentale per lo sviluppo del settore. Servono defiscalizzazione sull'auto aziendale in linea con gli altri Paesi europei. Infine l'associazione cambia la denominazione integrando le nuove voci della mobilità per stare al passo con i tempi e le esigenze delle aziende e dei clienti.

Dati Noleggio a Breve Termine

Dati Noleggio a Lungo Termine

Dati Noleggio Car Sharing

NOLEGGIO E ALIMENTAZIONI

Crescita nuove alimentazioni

Denominazione **ANIASA** come cambia

Noleggino auto, nell'era-Covid va bene solo quello a lungo termine

© Motor1.com Italia **Aniasa** - rapporto sul noleggio nel 2020

Secondo l'analisi di **ANIASA la pandemia ha avuto effetti negativi sulle nuove forme di mobilità, affossando breve termine e sharing**

Si pensava che la situazione pandemica, unita alle preoccupazioni per l'ambiente e la salute e il mutare delle abitudini dei lavoratori avrebbero finito per favorire le nuove forme di mobilità, come il noleggio e il car sharing, ma a quanto pare è accaduto il contrario.

E' questo che emerge dal 20esimo Rapporto di **ANIASA**, l'associazione delle società di noleggio da poco ribattezzatasi, pur conservando la sigla "Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital" proprio per assecondare le trasformazioni nel settore del trasporto privato.

Effetto inverso

Come ha sottolineato nel suo intervento Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione nonché AD e Direttore Generale di Hertz Italia, la pandemia ha rallentato la diffusione della mobilità a noleggio e dello sharing, in parte per effetto della crisi economica, in parte per via dell'ampio ricorso al telelavoro e all'arresto delle attività turistiche, dimezzando di fatto i noleggi.

In un clima così sfavorevole soltanto il lungo termine è riuscito a mantenere una stabilità, grazie al prolungamento dei contratti in essere e alla contestuale riduzione delle nuove immatricolazioni anche se il parco complessivo si è mantenuto al di sopra del milione di veicoli con buone prospettive di tornare a salire con la riapertura.

Rinnovare con... l'usato

Anche **ANIASA** unisce la sua voce a quella di UNRAE e delle altre associazioni della filiera automotive che richiedono misure di sostegno più strutturate e prolungate per favorire un rinnovo del parco circolante ancora stentato e non contemplato in modo apprezzabile dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Secondo l'associazione, la frequenza con cui si rinnovano i parchi noleggio può contribuire a immettere sul mercato dell'usato veicoli usati recenti, Euro 6 o elettrici e ibridi, migliorando l'impatto ambientale e la sicurezza media del circolante nazionale che ad oggi conta ancora 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità.

Torna dunque a farsi sentire la proposta di incentivare l'acquisto di veicoli usati recenti con un

ecobonus che abbracci anche gli Euro 6, oltre alle vetture elettrificate, non soltanto di nuova immatricolazione, contestualmente alla rottamazione di vecchi Euro 0, 1, 2, 3 e 4.

La situazione 2020

Dopo la crescita registrata dal 2014 in avanti e il raggiungimento di una quota del 25% delle immatricolazioni complessive, nel 2020 lo stop forzato iniziato a fine febbraio ha fatto crollare a 355.000 unità i volumi rispetto alle 520.000 del 2019, con una perdita del 32% e stroncato le formule più recenti e promettenti come il noleggio a breve termine e il car sharing, entrambe compromesse dall'arresto dei flussi turistici sia interni al Paese (un po' ripresi nel periodo estivo ma non abbastanza da recuperare i forti passivi) sia, soprattutto, provenienti dall'estero

Anche l'aumento delle attività di e-commerce, che hanno rappresentato una parziale boccata d'ossigeno per il noleggio sebbene limitato al settore dei veicoli commerciali, non ha potuto ammortizzare più di tanto le perdite che a conti fatti ammontano a un -60% nel volume dei noleggi rispetto al 2019 e a un -52% di fatturato complessivo. Ad oggi, gli operatori prevedono di non tornare ai livelli pre-Covid prima del 2023.

Ancor più penalizzato lo sharing, che attraversava ancora una fase pionieristica e che ha sofferto, oltre al blocco del turismo, anche lo smart working, la cui adozione potrebbe avere effetti molto più a lungo termine visto che molte aziende hanno deciso di adottarlo almeno parzialmente in modo definitivo. Nel 2020 i noleggi sono più che dimezzati, scendendo da 13 milioni a circa 6, e la flotta dei veicoli si è ridotta di circa il 27%.

Come accennato in apertura, soltanto il lungo termine, strutturato su piani pluriennali, è riuscito a reggere l'impatto chiudendo addirittura con un incremento del 2% che fa comprendere quanto in crescita fosse il settore e quale avrebbe potuto essere il risultato in condizioni normali. Un'evidenza testimoniata dall'ampliamento della flotta, salita a 933.000 veicoli. L'effetto negativo è però arrivato anche qui sulle immatricolazioni, scese del 25%, in parte per effetto del prolungamento dei contratti in essere per recuperare i mesi di stop forzato.

Il 2021 e la crisi dei chip

All'analisi del 2020 si unisce quella dei dati del primo trimestre dell'anno in corso, che mostra segnali incoraggianti da una parte e allarmanti dall'altra: la situazione nei tre principali settori si mantiene infatti allineata al 2020, dunque senza ulteriori crolli nonostante l'anno sia iniziato con nuovi stop alla circolazione: dunque, il breve termine registra rispetto ancora al 2019 un -60% nei noleggi e un -67% nelle immatricolazioni, mentre la flotta del lungo termine è ancora cresciuta (+7%) perdendo appena l'1% nelle nove immatricolazioni. Ancora già del 50%, invece, il car sharing.

Quanto al fenomeno della crisi dei chip che ha colpito l'industria automotive, il noleggio ne paga lo scotto soprattutto nel settore del breve termine, dove la sostituzione del parco è più

repentina ma si trova oggi frenata dalle difficoltà di inserimento di nuove vetture nelle flotte. in vista del periodo vacanziero in cui, peraltro, ci si aspetta una nuova crescita di richieste in parte già verificatesi.

Noleggino e sharing, cosa funziona e cosa no

- Niente incentivi auto: 50 milioni per spingere il car sharing
- Car sharing, come e quanto costa noleggiare la Fiat 500 elettrica a Milano
- Coronavirus, il noleggio auto trema ma non cade, soffre il car sharing
- Coronavirus e car sharing, auto disinfettate ma crollano i noleggi

Auto Elettriche, speciale noleggio lungo termine

La frenata di car sharing e noleggio

ROMA - La pandemia e i lockdown hanno momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità.

© Fornito da La Repubblica

È questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia e dal ripetersi dei lockdown e delle chiusure tra regioni ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti

perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando però una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato, nei fatti, una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è comunque ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati). In questo specifico settore, la prevalenza di scelta per il noleggio a lungo termine è stata fatta su veicoli elettrici o ibridi, tanto che ora la flotta di autovetture e mezzi commerciali che circolano nelle nostre strade con questa formula ha superato la metà del totale delle vetture circolanti.

Il primo trimestre 2021: Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che costringe quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo, con una maggiore difficoltà per l'incertezza generale sulla fattibilità stessa dei periodi di villeggiatura.

“La pandemia ha confermato la centralità dell’auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA**, Massimiliano Archiapatti. “Eppure, le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l’attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l’approccio ideologico alla mobilità e introdurre misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l’ecobonus all’acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull’ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei”. Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l’export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a ‘scaricare’ le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell’auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l’età media del parco circolante”.

Mobilità: crollano noleggio breve e sharing, tiene il long rent



Image from askanews web site

Milano, 16 giu. (askanews) - La crisi Covid con il ricorso al telelavoro e il blocco del turismo ha dimezzato nel 2020 i noleggi brevi e lo sharing, mentre il noleggio a lungo termine ha retto l'urto prolungando i contratti in essere con la flotta a nolo che resta salda sopra quota 1 milione. E' lo scenario che emerge dalla 20esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità che ha annunciato un nuovo acronimo: Associazione Nazionale Industria Autonoleggio Sharing Mobility e Automotive Digital.

"La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale. Eppure il Pnrr ha praticamente ignorato l'automotive. Oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale che è il vero problema del nostro paese. In quest'ottica i veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità", ha detto il presidente di **Aniasa**, Massimiliano Archiapatti. Secondo **Aniasa** se gli ex noleggio Euro 6 diesel fossero utilizzati per sostituire il circolante più vecchio si genererebbe un beneficio in termini di emissioni pari allo stop di una città come Roma per 9 mesi. "Per questo - spiega Archiapatti - abbiamo avanzato al Governo la proposta di estendere l'ecobonus alle vetture usate Euro6, ibride ed elettriche con rottamazione. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e sulla sicurezza delle nostre strade".

Altra richiesta di **Aniasa** è di sanare, con la prossima Legge di Bilancio, la disparità di trattamento fiscale delle auto aziendali rispetto ad altri paesi europei che comporta "un grave disallineamento e una minor competitività specialmente per l'export". Su una vettura aziendale media (valore 30mila euro) il totale dei benefici fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. "Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turnover contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante", ha detto Archipatti.

Gli effetti della pandemia hanno avuto ripercussioni anche sul primo trimestre 2021: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019. Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto che complica il potenziamento delle flotte in vista dell'estate, con tempi di consegna che sono passati da 90 fino a 150 giorni.

Nel 2020, il Covid ha frenato la mobilità a noleggio e in sharing



CHE FRENATA - I morsi della pandemia lasciano il segno anche sulla mobilità in Italia. Nel 2020, la recessione e il telelavoro hanno ridotto del 50% i **noleggi a breve termine**: parliamo di auto prese in affitto per qualche giorno da chi si sposta per affari. Analogamente, il blocco dei flussi turistici ha inciso sul dimezzamento delle richieste di vetture per un weekend o una settimana da persone che viaggiano durante le vacanze. Allo stesso modo, il car sharing cittadino si è dimezzato. È quanto emerge dal più recente rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

I NUMERI - Infatti, le **società di noleggio** hanno immatricolato solo 355.000 auto nel 2020, in picchiata del 32%. Dopo sette anni di continui record negli acquisti di vetture e nel fatturato, che hanno portato il noleggio a rappresentare il 25% del mercato auto italiano. Si tornerà a livelli pre-pandemia nel 2023, stimano gli operatori. Ulteriore tegola, la crisi dei chip: la carenza di semiconduttori nel settore auto ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate 2021.

NOLEGGIO LUNGO, NOTE MENO AMARE - Forte della maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, il **noleggio lungo termine** (auto in affitto per anni) ha sofferto un po' meno nell'anno nero del coronavirus. La flotta è

leggermente cresciuta, a quota 933.000 veicoli (65.000 dei quali noleggiati da clienti privati senza partita Iva).

QUALI PROPOSTE - Per rilanciare il noleggio, dice Massimiliano Archiapatti (presidente **Aniasa**), “abbiamo avanzato al governo la nostra proposta di **estendere l’ecobonus** all’acquisto di vetture usate Euro 6, ibride ed elettriche, a seguito di rottamazione di veicoli da Euro 0 a Euro 4. C’è poi il tema del fisco nel noleggio, molto più pesante per le aziende in Italia rispetto a quello degli altri Paesi europei: l’Associazione auspica che l’esecutivo voglia sanare la forte disparità di trattamento fiscale. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro), il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro: un quinto di quanto riescono a scaricare le aziende tedesche e spagnole; un quarto di quanto avviene in Francia e Regno Unito.

L’AUTO RESTA LA PREFERITA - In occasione della presentazione del **report sul noleggio**, l’**Aniasa** ha illustrato i risultati di una ricerca effettuata con la Bain & Company sulla mobilità degli italiani post Covid: l’auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti, con due connazionali su tre che la usano abitualmente. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (bici e monopattini elettrici) meno utilizzate rispetto alle aspettative.

L'Italia riaccende i motori: auto sempre più centrale per gli spostamenti **Aniasa**



Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative. Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" condotta da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità

“green” offriranno una concreta alternativa all’auto è stata realizzata un’indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L’uso dell’auto è tornato ai livelli pre-COVID. Fermi gli acquisti

Secondo l’Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l’automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell’indebitamento per circa 9 miliardi.

Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l’utilizzo dell’auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un’auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull’inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l’auto

L’auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi.

La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un’auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l’automobile con la micro-mobilità.

L’auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l’auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all’uso dell’auto personale. L’automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell’elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all’1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le

immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%.

Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

“L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti”, evidenzia Massimiliano Archiapatti - Presidente ANIASA, “Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana”.

“La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco”, spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

“In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose”, conclude Vittorio Melli, Senior Manager Bain & Company.

Economia e finanza: gli avvenimenti di MERCOLEDI' **16 giugno -2-**

FINANZA - Roma: tavola rotonda "Banche e smart working, che cosa c'e' oltre l'emergenza?", organizzata da First Cisl. Hotel Cristoforo Colombo.

- Domani la tavola rotonda First Cisl. - Milano: presentazione del Rapporto 2021 su "I Fondi immobiliari in Italia e all'estero", realizzato da Scenari Immobiliari. Ore 10,00. Hotel Principe di Savoia, piazza della Repubblica, 17.

- Comitato esecutivo Abi. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Alessandra Perrazzelli, vice direttrice generale Banca d'Italia. Ore 10,00.

- presentazione del 14mo Rapporto sulla Finanza Immobiliare di Nomisma. Ore 11,00. In streaming.

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - Nessun appuntamento in agenda.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Napoli: assemblea Autostrade Meridionali. Ore 11,00. Per nomina collegio sindacale, risoluzione consensuale del contratto con Deloitte per attivita' di Revisione Contabile.

Via G. Porzio, 4.

DATI MACROECONOMICI - Giappone: Bilancia commerciale, maggio. Ore 1,50.

- Cina: Vendite al dettaglio a/a ,maggio. Ore 4,00.

- Cina: Investimenti fissi urbani cumulati a/a, maggio. Ore 4,00.

- Cina: Produzione industriale a/a, maggio. Ore 4,00.

- Gran Bretagna: inflazione, maggio. Ore 8,00.

- Italia: Istat - poverta' in Italia, anno 2020. Ore 10,00.

- Eurozona: Costo del lavoro Eurozona, I trimestre. Ore 11,00.

- Stati Uniti: Prezzi all'import m/m, maggio. Ore 14,30.

- Stati Uniti: Licenze edilizie, maggio. Ore 14,30.

ECONOMIA - evento Utilitalia "Festival dell'Acqua". Ore 9,30.

Partecipa, tra gli altri, Michaela Castelli, presidente di Utilitalia. In streaming.

- al via la terza edizione della B2B Marketing Conference, su "Innovare le communities per accelerare il business.

L'evoluzione delle B2B communities al centro delle strategie di marketing". Ore 9,30. In streaming.

- evento Confindustria su "Il Sud per l'Italia e l'Europa. Un obiettivo strategico nel PNRR?". Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Vito Grassi, vice presidente Confindustria e presidente Consiglio delle Rappresentanze Regionali e per le Politiche di Coesione Territoriale di Confindustria. In streaming.

- webinar "L'autoconsumo in Italia oggi: i sistemi fisici, le comunita' energetiche e l'autoconsumo collettivo", organizzato da Elettricit  Futura in collaborazione con ARERA e GSE. Ore 10,00.

- Roma: celebrazioni dei 120 anni di Fiom. Ore 10,00.

Partecipa, tra gli altri, Maurizio Landini, segretario generale Cgil; Francesca Re David, segretaria generale, Fiom-Cgil. Via Ostiense, 236.

- Roma: l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli inaugura la Casa dell'Anticontraffazione. Ore 10,30. Partecipa, tra gli altri, Daniele Franco, ministro dell'Economia e delle Finanze. Presso la Sala del Mosaico. Piazza Mastai, 12.

- evento di presentazione del progetto E-Distribuzione "Grid Futurability Matera". Ore 10,30. In streaming.

- evento Inps "Sinergie di solidarieta' per una rinascita comune". Ore 10,45. Partecipano, tra gli altri, Dario Franceschini, ministro dei Beni Culturali; Pasquale Tridico, presidente dell'Inps e Giuseppe Sala, sindaco di Milano.

- conferenza stampa per la presentazione del 20mo Rapporto **ANIASA** e Bain & Company "L'Italia riaccende i motori della mobilita': nuove esigenze o abitudini consolidate?". Ore 11,00. In streaming.

- Roma: conferenza stampa del Women's Forum G20 Italy. Ore 11,30. Presso Ambasciata di Francia, piazza Farnese, 67.

- conferenza stampa di presentazione dell'Annual Report 2020 di AssoBirra. Ore 11,30. In streaming.

- evento di proclamazione dei vincitori della seconda edizione di Amazon Campus Challenge. Ore 12,30. In streaming.

- evento Compass su "Reinvent - Ridisegniamo insieme il futuro della mobilita'". Ore 18,00. In

streaming.

Red-

(RADIOCOR) 16-06-21 07:20:10 (0008)PA 5 NNNN

- Pubblica Amministrazione
- Trasporti, Magazzinaggio E Comunicazioni
- Altre Attivita Connesse Ai Trasporti
- Italia
- Europa
- Cina
- Asia
- Compass Group
- Amazon Com
- Autostrade Meridionali
- Lavoro
- Inflazione
- Impresa
- Economia
- Congiuntura
- Ita



Auto, Aniasa: assurdo parlare di stop a benzina e diesel

Il presidente Archiapatti commenta le dichiarazioni del ministro Giovannini

Concentrarsi sullo stop alle vendite di auto nuove a diesel e benzina e non sul rinnovo del parco circolante per il presidente di Confindustria Aniasa, Massimiliano Archiapatti, è "un'assurdità". Rispondendo ad una domanda della Staffetta al termine della conferenza stampa per la presentazione dell'ultimo rapporto dell'associazione del noleggio e del car sharing di Confindustria, Archiapatti ha commentato le parole del ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, che ha sottolineato la necessità di individuare una data certa per lo stop alla vendita di auto con motori a combustione interna **(v. Staffetta 15/06)**.

"Siamo dell'idea che questa sia una distorsione di attenzione. Oggi se dovessimo mantenere il ritmo di immatricolazione di 1,5/1,7 milioni di veicoli all'anno ci vorrebbero 27 anni per rinnovare completamente il parco circolante", ha detto il presidente Archiapatti. "Il 30% del circolante è Euro 4 o inferiore. Concentrarsi sul nuovo, su veicoli che sostanzialmente hanno risolto la tematica delle emissioni, è dal punto di vista associativo una distorsione. Personalmente la reputo un'assurdità". "Il problema della sostenibilità non esiste per le Euro 6 di ultima generazione. Voglio sottolineare – ha aggiunto – che ci sono delle case auto che stanno mettendo in discussione gli investimenti per le Euro 7 perché temono che la spinta solo sull'elettrico possa creare loro delle difficoltà".

"La realtà è che l'Italia è un paese che basa la propria mobilità sull'auto", ha spiegato il presidente di Aniasa che ha definito il parco circolante italiano "l'elefante nella stanza". "Speriamo che sia soltanto un passaggio di facciata e non pratico", ha concluso Archiapatti.

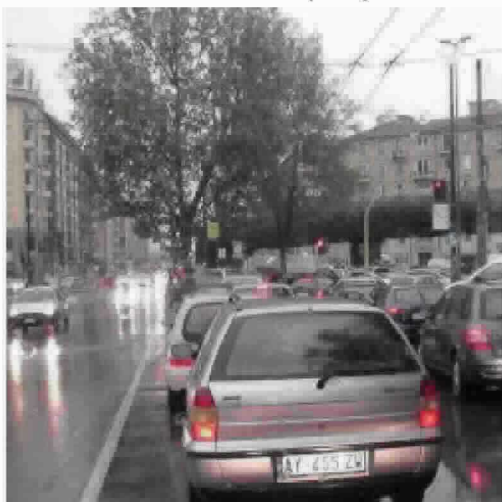
QUOTIDIANO ENERGIA

ROMA, 16 giugno 2021

Mobilità

Mobilità, “l’uso delle auto tornato a livelli pre-pandemia”

Soluzioni alternative solo nel tempo libero. Fatica il trasporto pubblico locale. La ricerca di Aniasa e Bain & Company



Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-Covid e preferiscono l’auto di proprietà ai trasporti pubblici. È quanto emerso dalla ricerca “L’Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?” condotta da Aniasa e dalla società di consulenza strategica Bain & Company.

Lo studio, presentato oggi insieme al 20° rapporto dell’associazione (vedi articolo a parte), è realizzato su un campione di 1.000 persone ed ha l’obiettivo di capire come e quanto sia cambiato il mondo della mobilità nei mesi della pandemia. Si profila un quadro di sostanziale ritorno alle vecchie abitudini.

Dopo le numerose zone rosse infatti, 2 italiani su 3 hanno ricominciato a spostarsi con la macchina, eguagliando i livelli del 2019. Si ferma invece al 42% l’uso ricorrente del trasporto pubblico locale. Le auto continuano ad essere utilizzate soprattutto perché per andare in periferia ci sono poche alternative. È quasi un obbligo”, ha commentato Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company. Contribuiscono a ciò anche una serie di altri fattori: il costo di gestione, la progressiva riduzione dello smart working, la possibilità di viaggiare da soli.

Sono in crescita pure le soluzioni di micromobilità, come la bicicletta e i monopattini, che vengono però preferite per gli spostamenti fatti nel tempo libero. “Gli altri mezzi sono utili, ma servono ad integrare e non a sostituire le macchine”, ha proseguito Di Loreto.

Nonostante ciò dall’analisi emerge che le vendite di auto nuove nei primi 5 mesi del 2021

sono sotto i livelli del 2019 (situazione migliore per le usate). Rallentano le immatricolazioni di vetture diesel o a benzina (nel 2020 sono state il 71% del totale), migliorano quelle delle ibride. Crescono senza decollare le elettriche (passate dallo 0,6% a 2,3%) che sono diffuse soprattutto nelle metropoli e nelle flotte aziendali.

Aniasa: “Noleggio e car sharing in difficoltà, ma si vede la luce in fondo al tunnel”

Gli effetti della pandemia sul settore nel rapporto dell'associazione. Il presidente Archiapatti: “Un'assurdità il blocco della vendita di auto diesel e benzina". Le proposte per la ripresa: ecobonus esteso e agevolazioni fiscali



Il presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti

La pandemia ha rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing, ma si vede la luce in fondo al tunnel grazie al prosieguo della campagna vaccinale. È quanto emerso nella presentazione del 20° rapporto Aniasa (disponibile in allegato), illustrato oggi dal presidente, Massimiliano Archiapatti.

Le immatricolazioni del settore sono tornate indietro di 6 anni. In particolare, il crollo del turismo e la quasi scomparsa dei viaggi ha impattato soprattutto sul noleggio a breve termine, che ha visto calare il proprio fatturato del 52% rispetto al 2019.

Anche il car sharing, a causa della riduzione della mobilità cittadina e del ricorso allo smart working, ha visto più che dimezzare l'uso dell'auto condivisa (passato da 13 a 6 milioni), con un conseguente decremento dei veicoli disponibili del 27%.

Il lungo termine invece, ha risentito solo parzialmente della situazione, soprattutto grazie al prolungamento dei contratti in essere. Il fatturato nel 2020 è cresciuto del 2%, mentre nel primo trimestre 2021 il giro d'affari del comparto è salito rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%).

A tutto ciò si è aggiunta, si legge in una nota, la crisi del chip delle auto, segnata dalle difficoltà avute dall'automotive nell'approvvigionamento di componenti elettroniche.

Nonostante le criticità, l'accelerazione della campagna vaccinale lascia “intravedere la luce in fondo al tunnel”.

Durante la presentazione non sono mancate le proposte per velocizzare la ripresa e per avere un impatto anche sul processo di transizione: “Le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Pnrr - ha dichiarato il presidente di Aniasa - Abbiamo avanzato al

Governo la nostra idea di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4". Tutto questo, secondo l'associazione permetterebbe di facilitare il rinnovo del parco mezzi circolante per chi non ha una capacità di spesa elevata, anche attraverso il noleggio.

Proprio per questo l'ipotesi di individuare una data per bloccare la vendita dei veicoli diesel e benzina, avanzata qualche giorno fa dal ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, è stata definita da Archiapatti come "un'assurdità".

Infine, secondo Aniasa sarebbe comunque utile intervenire sul trattamento fiscale delle auto aziendali a noleggio per equipararlo con gli standard europei e fissare un'aliquota agevolata per 2 anni sull'Iva (al 10%) per i servizi di car sharing.

In questa direzione le forze di maggioranza hanno presentato degli emendamenti al DL Sostegni Bis, attualmente all'esame della commissione Bilancio della Camera.

Mobilità: crollano noleggio breve e sharing, tiene il long rent



Archiapatti (Aniasa): Incentivare usato per svecchiare circolante

- Mobilità

Mercoledì 16 giugno 2021 - 13:37

Mobilità: crollano noleggio breve e sharing, tiene il long rent

Archiapatti (Aniasa): Incentivare usato per svecchiare circolante



Milano, 16 giu. (askanews) – La crisi Covid con il ricorso al telelavoro e il blocco del turismo ha dimezzato nel 2020 i noleggi brevi e lo sharing, mentre il noleggio a lungo termine ha retto l'urto prolungando i contratti in essere con la flotta a nolo che resta salda sopra quota 1 milione. E' lo scenario che emerge dalla 20esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità che ha annunciato un nuovo acronimo: Associazione Nazionale Industria Autonoleggio Sharing Mobility e Automotive Digital.

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale. Eppure il Pnrr ha praticamente ignorato l'automotive. Oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale che è il vero problema del nostro paese. In quest'ottica i veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”, ha detto il presidente di **Aniasa**, Massimiliano Archiapatti. Secondo **Aniasa** se gli ex noleggio Euro 6 diesel fossero utilizzati per sostituire il circolante più vecchio si genererebbe un beneficio in termini di emissioni pari allo stop di una città come Roma per 9 mesi. “Per questo – spiega Archiapatti – abbiamo avanzato al Governo la proposta di estendere l'ecobonus alle vetture usate Euro6, ibride ed elettriche con rottamazione. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e sulla sicurezza delle nostre strade”.

Altra richiesta di **Aniasa** è di sanare, con la prossima Legge di Bilancio, la disparità di trattamento fiscale delle auto aziendali rispetto ad altri paesi europei che comporta “un grave disallineamento e una minor competitività specialmente per l'export”. Su una vettura aziendale media (valore 30mila euro) il totale dei benefici fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a “scaricare” le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. “Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turnover contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”, ha detto Archiapatti.

Gli effetti della pandemia hanno avuto ripercussioni anche sul primo trimestre 2021: il breve

termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019. Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto che complica il potenziamento delle flotte in vista dell'estate, con tempi di consegna che sono passati da 90 fino a 150 giorni.

CONDIVIDI SU:

-

-

-



-

-

Mobilità: auto è centrale, Tpl fatica, elettrico cresce al Nord



Bene l'ibrido che passa dal 6 al 18%. Indagine di Bain-Aniasa

- Mobilità

Mercoledì 16 giugno 2021 - 15:03

Mobilità: auto è centrale, Tpl fatica, elettrico cresce al Nord

Bene l'ibrido che passa dal 6 al 18%. Indagine di Bain-Aniasa



Milano, 16 giu. (askanews) – L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti degli italiani (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi (solo il 42% del campione li utilizza), anche per questioni di sicurezza legate al Covid. E' quanto emerge dalla ricerca condotta da **Aniasa** e Bain & Company sulla base di mille interviste. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo però in maggiori vendite che nei primi 5 mesi del 2021 rimangono sotto il livello del 2019 (-28%), mentre nel 2020 l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

“L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana”, ha detto Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**.

L'auto infatti è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il Tpl. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi “impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità”. L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per

flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante è lo smart working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni.

Quanto alle alimentazioni, la campagna contro diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche sono scese dall'84% al 71%. Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono Gpl e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo dell'elettrico come ostacolo alla diffusione, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

“La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco”, spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

CONDIVIDI SU:



L'agenda di domani

MILANO (MF-DJ)--Questi gli appuntamenti economici, finanziari e politici piu' rilevanti di domani: MERCOLEDI' 16 GIUGNO FINANZA CDA ASSEMBLEE ECONOMIA POLITICA 8h30 Commissione di vigilanza sull'anagrafe tributaria - Indagine conoscitiva su Digitalizzazione e interoperabilita' delle banche dati fiscali - audizione del presidente e dell'amministratore delegato della Sogei, Biagio Mazzotta e Andrea Quacivi. 8h30 Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale svolge, in videoconferenza, l'audizione della Ministra per il Sud e la Coesione territoriale, Mara Carfagna, sullo stato di attuazione e sulle prospettive del federalismo fiscale, anche con riferimento ai relativi contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza. 10h00 Comitato esecutivo Abi. Interviene Alessandra Perrazzelli, vice direttrice generale Banca d'Italia. 10h00 Presentazione del Rapporto 2021 su 'I Fondi immobiliari in Italia e all'estero', realizzato da Scenari Immobiliari, a Milano presso l'Hotel Principe di Savoia (Piazza della Repubblica, 17) 10h30 Agenzia delle dogane e dei monopoli inaugura la Casa dell'Anticontraffazione. Intervengono i ministri Franco, Giorgetti, Garavaglia, Brunetta, Dadone. Sala del Mosaico, Piazza Mastai 12, Roma. 10h30 presentazione Grid Futurability Matera Intervengono Antonello Cammisecra, Direttore Global Infrastructure & Networks Enel Vincenzo Ranieri, Amministratore Delegato E-Distribuzione Massimo Ricci, Direttore della Divisione Energia Arera 10h45 Dibattito online su 'Sinergie di solidarieta' per una rinascita comune'. Intervengono Pasquale Tridico, Dario Franceschini, Giuseppe Sala (palazzo Missori, Milano, si puo' seguire on line con richiesta a comunicazione1@inps.it) 11h00 Premiazione delle idee vincitrici della prima 'Call for Ideas' di Ania, interviene Maria Bianca Farina (Per iscriversi: <https://ania.it/web/ania/-/ania-is-calling-la-finalissima>) 11h00 Digital Press Conference (riservata ai media) di Presentazione del 20 Rapporto **Aniasa**. Oltre ai dati e trend del Rapporto che evidenziano l'impatto della pandemia sulla smart mobility e le prospettive di ripresa del mercato, saranno presentati i risultati di uno studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company dal titolo: "L'Italia riaccende i motori della mobilita': nuove esigenze o abitudini consolidate?". Intervengono il presidente di **Aniasa**, Massimiliano Archiapatti e Gianluca di Loreto, partner di Bain & Company 11h30 conferenza stampa del Women's Forum G20 Italy, interviene Marco Alvera'. Ambasciata di Francia, Palazzo Farnese, Roma. 13h15 Camera, Commissione Trasporti. Audizione Antitrust sulla proposta di Regolamento relativo a un mercato unico dei servizi digitali. 13h50 Camera, Commissione Attivita' produttive. Audizione di rappresentanti di Italgas, nell'ambito della discussione della risoluzione recante iniziative per il sostegno della trasformazione energetica, delle fonti rinnovabili e, in particolare, della filiera dell'idrogeno. 15h00 Camera, Question time. Partecipa il ministro dello Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti. FINANZA INTERNAZIONALE FRANCIA CDA -- ASSEMBLEE -- GERMANIA CDA Centogene ASSEMBLEE Delivery Hero SPAGNA CDA -- ASSEMBLEE -- REGNO UNITO CDA -- ASSEMBLEE -- STATI UNITI CDA -- ASSEMBLEE -- red (fine) MF-DJ NEWS

Economia e finanza: gli avvenimenti di MERCOLEDI' **16 giugno**

FINANZA - Milano: presentazione del Rapporto 2021 su "I Fondi immobiliari in Italia e all'estero", realizzato da Scenari Immobiliari. Ore 10,00. Hotel Principe di Savoia, piazza della Repubblica, 17.

- Comitato esecutivo Abi. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Alessandra Perrazzelli, vice direttrice generale Banca d'Italia. Ore 10,00.

- Presentazione del 14 Rapporto sulla Finanza Immobiliare di Nomisma. Ore 11,00. In streaming.

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - Nessun appuntamento in agenda.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Napoli: assemblea Autostrade Meridionali. Ore 11,00. Per nomina collegio sindacale, risoluzione consensuale del contratto con Deloitte per attivita' di Revisione Contabile.

Via G. Porzio, 4.

DATI MACROECONOMICI - Giappone: Bilancia commerciale, maggio. Ore 1,50.

- Cina: Vendite al dettaglio a/a ,maggio. Ore 4,00.

- Cina: Investimenti fissi urbani cumulati a/a, maggio. Ore 4,00.

- Cina: Produzione industriale a/a, maggio. Ore 4,00.

- Gran Bretagna: inflazione, maggio. Ore 8,00.

- Italia: Istat - poverta' in Italia, anno 2020. Ore 10,00.

- Eurozona: Costo del lavoro Eurozona, I trimestre. Ore 11,00.

- Stati Uniti: Prezzi all'import m/m, maggio. Ore 14,30.

- Stati Uniti: Licenze edilizie, maggio. Ore 14,30.

ECONOMIA - evento Utilitalia "Festival dell'Acqua". Ore 9,30-18,00.

Partecipa, tra gli altri, Michaela Castelli, presidente di Utilitalia. In streaming.

- al via la terza edizione della B2B Marketing Conference, il piu' atteso evento italiano dedicato al marketing B2B, dal titolo "Innovare le communities per accelerare il business. L'evoluzione delle B2B communities al centro delle strategie di marketing". Ore 9,30. In streaming.

- Roma: l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli inaugura la Casa dell'Anticontraffazione. Ore 10,30. Partecipa, tra gli altri, Daniele Franco, ministro dell'Economia e delle Finanze. Presso la Sala del Mosaico. Piazza Mastai, 12.

- evento Inps "Sinergie di solidarieta' per una rinascita comune". Ore 10,45. Partecipano, tra gli altri, Dario Franceschini, ministro dei Beni Culturali; Pasquale Tridico, presidente dell'Inps e Giuseppe Sala, sindaco di Milano.

- conferenza stampa per la Presentazione del 20mo Rapporto ANIASA e Bain & Company "L'Italia riaccende i motori della mobilita': nuove esigenze o abitudini consolidate?". Ore 11,00. In streaming.

- Roma: conferenza stampa del Women's Forum G20 Italy che svelera' il programma dei lavori, alla presenza dei rappresentanti dell'Advisory Board Italy, per la call to action ai Leader del G20 all'insegna di una "She Covery for all". Ore 11,30. Presso l'Ambasciata di Francia, Palazzo Farnese. Piazza Farnese, 67.

- conferenza stampa di presentazione dell'Annual Report 2020 di AssoBirra durante la quale, come ogni anno, l'associazione dara' tutti i numeri sull'andamento del comparto nell'anno precedente. Ore 11,30. In streaming.

- evento di proclamazione dei vincitori della seconda edizione di Amazon Campus Challenge, la sfida lanciata in Italia da Amazon per promuovere le competenze acquisite da studenti e studentesse provenienti dalle Universita' di tutta Italia e messe in pratica per sviluppare e sostenere le attivita' online di PMI. Ore 12,30. In streaming.

- evento Compass su "Reinvent - Ridisegniamo insieme il futuro della mobilita'". Ore 18,00. In streaming.

POLITICA E ATTIVITA' PARLAMENTARE Camera 9,30 Ddl pesca (Aula) 13,00 audizioni commissario straordinario per la ricostruzione post sismica, Giovanni Legnini; Upi; Anci; Anpci; Ispra Snpa su Dl semplificazioni (Affari costituzionali e Ambiente riunite) 13,00 audizione Unaapi e Conapi su Piano strategico nazionale e Pac (Agricoltura) 13,15 Ddl equo compenso (Giustizia) 13,15 audizioni Antitrust; Confindustria digitale e Confindustria radio-Tv su Atti Ue mercato digitale (Trasporti) 13,15 question time Transizione ecologica (Attivita' produttive) 13,40 audizioni Upi; Consiglio nazionale commercialisti su disequaglianze causate da pandemia (Lavoro) 13,50 audizione Italgas su filiera idrogeno (Attivita' produttive) 14,00 audizione presidente Comitato militare Ue, Claudio Graziano, su pianificazione sistemi difesa, ricerca e investimenti (Difesa) 14,00 interrogazione su semplificazione superbonus 110% (Finanze) 14,00 risoluzioni controversia Italia-Libia su zone pesca (Agricoltura) 14,10 audizione Acquirente unico su risoluzioni liberalizzazioni gas ed elettricita' (Attivita'

produttive) 14,15 risoluzione credito cooperativo (Finanze) 14,20 Ddl pari opportunita' (Lavoro) 14,45 Ddl rc auto (ristretto Finanze) 14,45 Ddl delega famiglia (Affari sociali) 15,00 question time ministri (Aula) 15,00 DI sostegni bis (Bilancio) 15,00 Ddl rinegoziazione affitti negozi (Attivita' produttive) 15,00 question time Politiche agricole (Agricoltura) 15,15 Ddl interporti (Trasporti) 15,15 audizione Cgil, Cisl e Uil su contratti pubblici (Lavoro) 15,45 Ddl nozione ambiente (Giustizia e Ambiente riunite) 16,00 Ddl piccole produzioni agricole (Aula) 19,00 audizioni Conferenza Regioni; Federparchi su DI semplificazioni (Affari costituzionali e Ambiente riunite) 20,00 indagine conoscitiva riforma fiscale (Finanze Camera e Senato congiunte) Senato 8,45 Affari assegnati su costo bollette e rifinanziamento Sabatini (Industria) 9,00 Question time (Lavoro) 9,30 DI riaperture e DI fondo Pnrr (Aula) 13,30 Audizioni Mise, Invitalia, Agenzia attrazione investimenti su area di crisi Terni/Narni (Industria) 14,00 DI rafforzamento Pa (Affari Costituzionali e Giustizia) 20,00 Indagine conoscitiva riforma Irpef (Finanze) Organismi bicamerali 8,30 audizione presidente e ad Sogei, Biagio Mazzotta e Andrea Quacivi su banche dati fiscali (Anagrafe tributaria) 8,30 audizione ministro per il Sud, Maria Rosaria Carfagna (Federalismo fiscale) 13,00 audizione ad Ici Italia 3 Holding, Giancarlo Brancale (Ecomafie) 14,00 audizione procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo, Federico Cafiero de Raho (Schengen).

red-

(RADIOCOR) 14-06-21 19:30:54 (0600) 5 NNNN

- Ita

ANIASA: Presentazione del 20° Rapporto il 16 giugno ore 11

Oltre ai dati e trend del Rapporto, saranno presentati i risultati di uno studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company dal titolo: "L'Italia riaccende i motori della mobilità: nuove esigenze o abitudini consolidate?"



20° RAPPORTO ANIASA

20° RAPPORTE
MOBILITY \ TOURISM \ CAR SHARING
COMPANY CAR \ DIGITAL AUTOMOTIVE

Dati e trend del 20° Rapporto ANIASA che evidenziano l'impatto della pandemia sulla smart mobility e le prospettive di ripresa del mercato.

I risultati di uno studio inedito condotto da ANIASA e Bain & Company:
"L'Italia riaccende i motori della mobilità: nuove esigenze o abitudini consolidate?"

 #rapportoaniasa2021

In allegato l'invito alla Digital Press Conference (riservata ai media) di **Presentazione del 20° Rapporto ANIASA**, in programma il **16 giugno ore 11**.

Oltre ai dati e trend del Rapporto che evidenziano l'**impatto della pandemia sulla smart mobility e le prospettive di ripresa del mercato**, saranno presentati i risultati di uno studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company dal titolo: "**L'Italia riaccende i motori della mobilità: nuove esigenze o abitudini consolidate?**"

Scarica il file: InvitoStampa16giugno_def (1).pdf

L'agenda della settimana

MILANO (MF-DJ)--Questi gli appuntamenti economici, finanziari e politici piu' rilevanti della settimana: MERCOLEDI' 16 GIUGNO FINANZA CDA ASSEMBLEE ECONOMIA POLITICA 8h30 Commissione di vigilanza sull'anagrafe tributaria - Indagine conoscitiva su Digitalizzazione e interoperabilita' delle banche dati fiscali - audizione del presidente e dell'amministratore delegato della Sogei, Biagio Mazzotta e Andrea Quacivi. 10h00 Comitato esecutivo Abi. Interviene Alessandra Perrazzelli, vice direttrice generale Banca d'Italia. 10h00 Presentazione del Rapporto 2021 su 'I Fondi immobiliari in Italia e all'estero', realizzato da Scenari Immobiliari, a Milano presso l'Hotel Principe di Savoia (Piazza della Repubblica, 17) 10h30 Agenzia delle dogane e dei monopoli inaugura la Casa dell'Anticontraffazione. Intervengono i ministri Franco, Giorgetti, Garavaglia, Brunetta, Dadone. Sala del Mosaico, Piazza Mastai 12, Roma. 10h30 presentazione Grid Futurability Matera Intervengono Antonello Cammisecra, Direttore Global Infrastructure & Networks Enel Vincenzo Ranieri, Amministratore Delegato E-Distribuzione Massimo Ricci, Direttore della Divisione Energia Arera 10h45 Dibattito online su 'Sinergie di solidarieta' per una rinascita comune'. Intervengono Pasquale Tridico, Dario Franceschini, Giuseppe Sala (palazzo Missori, Milano, si puo' seguire on line con richiesta a comunicazione1@inps.it) 11h00 Premiazione delle idee vincitrici della prima 'Call for Ideas' di Ania, interviene Maria Bianca Farina (Per iscriversi: <https://ania.it/web/ania/-/ania-is-calling-la-finalissima>) 11h00 Digital Press Conference (riservata ai media) di Presentazione del 20 Rapporto **Aniasa**. Oltre ai dati e trend del Rapporto che evidenziano l'impatto della pandemia sulla smart mobility e le prospettive di ripresa del mercato, saranno presentati i risultati di uno studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company dal titolo: "L'Italia riaccende i motori della mobilita': nuove esigenze o abitudini consolidate?". Intervengono il presidente di **Aniasa**, Massimiliano Archiapatti e Gianluca di Loreto, partner di Bain & Company 11h30 conferenza stampa del Women's Forum G20 Italy, interviene Marco Alvera'. Ambasciata di Francia, Palazzo Farnese, Roma. FINANZA INTERNAZIONALE FRANCIA CDA -- ASSEMBLEE -- GERMANIA CDA Centogene ASSEMBLEE Delivery Hero SPAGNA CDA -- ASSEMBLEE -- REGNO UNITO CDA -- ASSEMBLEE -- STATI UNITI CDA -- ASSEMBLEE -- GIOVEDI' 17 giugno FINANZA CDA ASSEMBLEE -- ECONOMIA POLITICA 11h00 Assemblea Biennale di Assonime, presso l'Aula Ciampi della Luiss Business School in Villa Blanc (Via Nomentana 26). Interverranno il Commissario Europeo per l'economia Paolo Gentiloni e il Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilita' Sostenibili Enrico Giovannini. 11h00 primo episodio del docufilm sulla storia di Lancia, dal titolo "115 anni di Eleganza in Movimento". Luca Napolitano, ceo di Lancia, parlera' di Design senza tempo 11h30 incontro Bankitalia con i giornalisti e con i rappresentanti delle reti televisive che si terra' in videoconferenza Skype per la presentazione del Rapporto "L'economia della Lombardia". 14h30 Conferenza stampa di Green Arrow Capital organizzata insieme a Lazzari&Lucchini per l'inaugurazione dell'innovativo impianto BIO INDUSTRIA sito a Verolanuova (Brescia). Per Green Arrow Capital, interverra' Daniele Camponeschi, co-fondatore e CIO del gruppo GAC. Saranno inoltre presenti Fabio Rolfi - Assessore all'Agricoltura della Regione Lombardia; Anna Lazzari - presidente di Lazzari&Lucchini; Filippo Redaelli - AD di TotalEnergies Italia; Piero Gattoni - Presidente del CIB - Consorzio Italiano Biogas; Paolo Scolari - Responsabile Trasporti di Carrefour Italia. Parteciperanno

inoltre, Stefano Dotti, Sindaco del Comune di Verolanuova e Guido Galperti - Vicepresidente della Provincia di Brescia. Parco Nocivelli di Verolanuova (Brescia). 15h00 Evento Asvis 'Parita' di genere e sviluppo sostenibile', intervengono Pier Luigi Stefanini, Andrea Orlando (diretta streaming su sito Asvis) 15h30 La Sede di Milano della Banca d'Italia presenta il rapporto 'L'economia della Lombardia'. L'evento si terra' in modalita' telematica e sara' trasmesso in diretta streaming dal canale Youtube della Banca d'Italia 16h30 '2021 IIF G20 CONFERENCE' - The G20 Agenda Under Italian Presidency. Organizzato da Institute of International Finance. Partecipa Giovanni Sabatini, direttore generale Abi. 19h00 Cerimonia del Premio all'Inventore Europeo (European Inventor Award 2021). L'evento sara' trasmesso su inventoraward.org LUSSEMBURGO 17H00 Riunione dell'Eurogruppo. Discussioni sulla sorveglianza post-programma di Portogallo, Grecia, Cipro, Spagna e Irlanda, sul decimo report sulla sorveglianza rafforzata della Grecia, sul funzionamento del Meccanismo dei tassi di cambio e sul completamento dell'Unione bancaria. FINANZA INTERNAZIONALE FRANCIA CDA -- ASSEMBLEE -- GERMANIA CDA -- ASSEMBLEE -- SPAGNA CDA -- ASSEMBLEE Iberdrola REGNO UNITO CDA Dr Martens ASSEMBLEE -- STATI UNITI CDA Adobe, Kroger ASSEMBLEE -- ECONOMIA INTERNAZIONALE VENERDI' 18giugno FINANZA CDA ASSEMBLEE -- ECONOMIA POLITICA LUSSEMBURGO 11H00 Riunione dell'Ecofin. Discussioni sull'Iva e sul rafforzamento dell'Unione bancaria. FINANZA INTERNAZIONALE FRANCIA CDA -- ASSEMBLEE -- GERMANIA CDA -- ASSEMBLEE -- SPAGNA CDA -- ASSEMBLEE -- REGNO UNITO CDA -- ASSEMBLEE -- Investor Day di Tesco STATI UNITI CDA -- ASSEMBLEE -- ECONOMIA INTERNAZIONALE red (fine) MF-DJ NEWS