

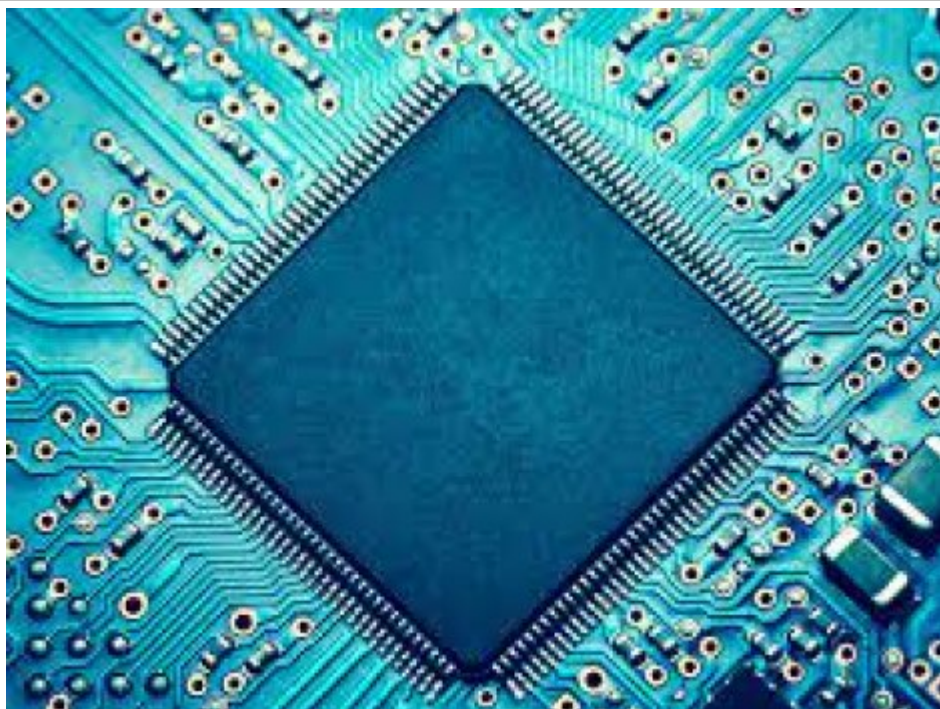
Noleggino, crisi di "liquidità"? La mancanza di chip mette a rischio la consegna di auto. Anche per il rent



Non è escluso che molti noleggiatori quest'anno non possano rispondere alla richiesta di veicoli perché tante automobili non sono state consegnate dai produttori. Ciò è certamente paradossale, per una economia che cerca di ripartire, al punto da far gonfiare il fegato ai tanti operatori sul territorio.

Il rischio lo solleva **Aniasa**, che ragiona sulla chiusura degli stabilimenti causa pandemia, l'assenza di materie prime e soprattutto di semiconduttori e microprocessori, tanto marcata da costringere a una ulteriore chiusura di fabbriche. C'è il rischio che il renting ne paghi le conseguenze? Secondo **Aniasa**, sì:

"La minore disponibilità di vetture a noleggio sul territorio nazionale - determinata dalla crisi microchip del mondo auto - deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze, a

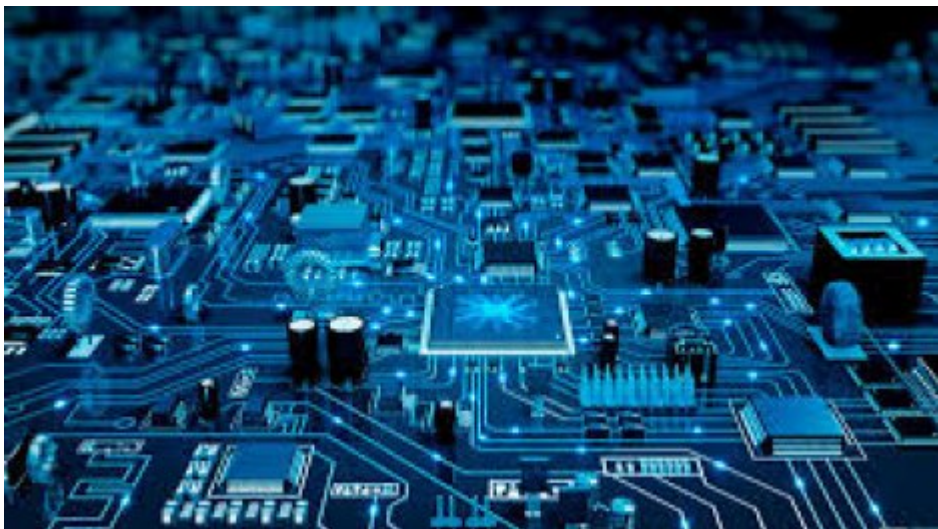


prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura. Viaggiare a bordo di un'auto a noleggio resta una delle forme più sicure ed efficaci per muoversi anche in questa fase di pandemia alla scoperta delle bellezze del nostro Paese”.

110 miliardi dollari in “patatine”

I microprocessori ormai si trovano un po' ovunque nel settore automotive, e in grande quantità. Secondo AlixPartners, una società americana di consulenza globale, la crisi dei semiconduttori porterà a una perdita di circa 110 miliardi di dollari sul fronte dei ricavi e alla mancata produzione di quasi quattro milioni di veicoli, tra auto, camion, furgoni e autobus. Una situazione peggiore di quanto preconizzato a gennaio di quest'anno, quando si stimava una riduzione di circa 2,2 milioni di veicoli e 61 miliardi di dollari di perdite.

Visto il rapido incremento da gennaio a maggio, non sono neanche da escludere numeri ancora peggiori che potrebbero colpire l'intero settore. Tanti i costruttori che hanno già annunciato una possibile estensione della crisi dei semiconduttori anche al 2022.



Ma perché i microprocessori scarseggiano?

Le ragioni sono molteplici. In primis, c'è l'aumentata richiesta di computer, tablet, smartphone e numerosi altri apparati elettronici, acquistati in grandi quantità durante i quasi due anni di lockdown mondiale per cercare di mantenere un minimo di vita professionale e quei contatti personali negati dalla diffusione del Covid: dal telelavoro alla scuola a distanza, tanto per citarne alcuni.

Poi c'è la faccenda delle scorte. Nel 2020, spaventati dal crollo delle vendite, i costruttori di veicoli hanno stoppato gli ordini di componenti e così, ora che la richiesta di automezzi ha ripreso quota oltre ogni aspettativa, le aziende asiatiche produttrici di semiconduttori sono state oberate di ordinativi, impossibili da onorare.

A ciò si sommano alcuni eventi impreveduti, facilmente ammortizzabili in tempi normali, ma destinati a diventare una vera e propria piaga in momenti difficili. Come l'incendio in un importante impianto di fabbricazione di chip, la giapponese Renesas Electronics, o la siccità a Taiwan, paese dove si trova buona parte delle fabbriche di semiconduttori.

E con l'elettrico l'auto è tutta un chip

E infine c'è la naturale crescita di domanda. Attualmente in un veicolo ci sono fino a 1.400 chip, e questo numero aumenterà di pari passo con l'elettrificazione dei veicoli, il loro essere più connessi e autonomi. Già oggi un veicolo ibrido richiede un numero di chip fino a dieci volte in più rispetto a un classico modello termico. Pertanto, sarà indispensabile una profonda revisione dell'intera catena di produzione dei semiconduttori, oggi non più in grado di rispondere a una domanda che aumenta ogni volta che un nuovo modello di veicolo arriva sul mercato

Noleggino e sharing, highlights dal mondo Automotive

noleggino sharing automotive

© ANIASA

Frenata per la mobilità a noleggino e la sharing mobility: è questo lo scenario presentato nel corso della ventesima edizione del Rapporto ANIASA. In particolare modo a essere ancora influenzati dagli effetti della pandemia sono il noleggino a breve termine e l'auto condivisa.

Del resto, non è stata solo l'emergenza sanitaria in sé a rallentare il noleggino e il car sharing nel mondo Automotive, ma anche dalle conseguenze che questa ha comportato. Stiamo parlando, per esempio, della crisi economica e dell'ampio ricorso al telelavoro, che hanno inevitabilmente messo un blocco agli spostamenti. Allo stesso modo, anche lo stop al turismo ha impattato pesantemente i servizi connessi alla formula del noleggino a breve termine.

Noleggino, 2020 in sordina

L'andamento del noleggino in ambito Automotive, in realtà, ha interpretato due facce di una stessa medaglia.

Da un lato, come abbiamo detto, il breve termine è drasticamente calato. La diminuzione del fatturato, secondo i dati ANIASA, è stata del 52 per cento; il numero dei noleggi, invece, è diminuito del 60 per cento rispetto all'anno precedente.

I motivi, come detto poco sopra, sono da legare alla scomparsa dell'attività turistica, soprattutto a livello internazionale. In questo contesto, gli operatori del settore contano di tornare ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Dall'altro lato, invece, si è assistito a una crescita del noleggino a lungo termine, seppur con alcuni limiti dettati dalla situazione contingente. In particolare, questo tipo di formula ha potuto contare su una maggiore stabilità grazie ai contratti pluriennali che lo caratterizzano.

Di conseguenza, l'emergenza sanitaria ha impattato in modo minore e il noleggino a lungo termine è riuscito a incassare meglio il colpo. Nel 2020 il fatturato è aumentato del 2 per cento, registrando poi una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti.

Fotografia 2020 e 2021 tra noleggino e car sharing

Come riportato anche nel report ANIASA, dopo sette anni di continui record in termini di immatricolazioni e fatturato, lo scorso anno il noleggino è stato caratterizzato da una brusca frenata.

Si è passati dalle 520mila immatricolazioni del 2019 alle 335mila del 2020. Il calo verticale registrato è stato del 32 per cento: la pandemia, infatti, ha influenzato sì il noleggino, ma anche altre formule di mobilità pay per use.

È il caso, per esempio, del car-sharing. A causa della riduzione della mobilità cittadina e dell'introduzione massiva dello smart working all'interno delle attività aziendali, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi le richieste. Si è passati da 13 a 6 milioni, con un'inevitabile calo della flotta a disposizione pari al 27 per cento.

Nel corso dei primi mesi del 2021 l'andamento si è confermato in linea con il 2020:

il noleggio a breve termine conta oltre il -60 per cento dei noleggi rispetto al 2019

le immatricolazioni sono calate del -67 per cento

la flotta circolante è ferma a 73mila veicoli

il noleggio a lungo termine, in quanto a flotta, può vantare un 7 per cento in più, con un calo dell'1 per cento nelle immatricolazioni

il car sharing ha registrato un -50 per cento nei noleggi rispetto allo scorso anno

A tutto questo, come vi abbiamo raccontato in uno degli articoli precedenti, si è sommata la crisi dei chip auto. Questo ha comportato un calo nella produzione di nuove auto, lanciando un'ulteriore difficoltà al settore Automotive.

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. Massimiliano Archiapatti, Presidente **ANIASA**

I numeri del noleggio nel 2020: il Rapporto ANIASA

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

Tra lockdown, misure restrittive, smart working e turismo pressoché inesistente, il settore del noleggio nel 2020 ha subito una forte battuta d'arresto. Lo ha spiegato, numeri alla mano, il presidente di ANIASA, Massimiliano Archiapatti, durante la presentazione del 20esimo Rapporto dell'associazione.

La luce in fondo al tunnel, però, si inizia a intravedere e l'Italia sta ripartendo, si sta rimettendo in moto grazie anche alla campagna vaccinale che sta proseguendo a pieno ritmo.

In questo incontro virtuale con la stampa, dunque, il presidente di ANIASA ha dichiarato: "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 (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) 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".

Ma vediamo adesso in sintesi i numeri del noleggio esposti durante la conferenza stampa e i dati relativi al 2020.

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

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.

Il car sharing

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 933.000 veicoli (65.000 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 73.000 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.

Il commento di Massimiliano Archiapatti

"La pandemia 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 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, 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".

Nella foto di apertura: Massimiliano Archiapatti, presidente di [ANIASA](#).

Per consultare il 20esimo Rapporto [ANIASA](#): [clicca qui](#).

L'auto privata batte la mobilità sostenibile: pubblicati i risultati della ricerca ANIASA

A distanza di oltre un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19 è giunto il momento di fare le prime riflessioni in merito a come sono cambiate le abitudini in materia di mobilità. Ebbene, “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.

L'indagine, realizzata su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane intervistati nel mese di maggio 2021, pone l'accento sulle nuove forme di mobilità sostenibile valutando come e se queste possano davvero essere un'alternativa concreta all'auto privata.

“Sul fronte della mobilità su strada, 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).

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” sono i risultati emersi dalla Ricerca.

Per maggiori informazioni: https://www.aniasa.it/aniasa/area-stampa/public/comunicati_stampa/4490

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, noleggio 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 turn-over 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.

Auto e Coronavirus: due italiani su tre preferiscono viaggiare in proprio

Secondo un recente studio condotto da **ANIASA** oltre il 60% degli italiani preferisce la propria automobile a tutti gli altri mezzi di trasporto in città (e anche fuori)

L'estate è ormai alle porte e grazie all'efficacia della campagna vaccinale e all'aumento delle temperature la situazione epidemiologica in Italia sta progressivamente tornando alla normalità: il **Coronavirus**, ovviamente, non è ancora stato sconfitto del tutto, ma l'allentamento delle restrizioni ha permesso di far tirare a tutti noi un sospiro di sollievo. Ora è possibile **spostarsi con maggiore libertà** sul territorio nazionale... ma con che mezzo di trasporto?

Benchè molte nostre abitudini sono cambiate a causa della pandemia, tante altre sono rimaste pressochè le stesse di sempre: prima tra tutte quella di **preferire la cara, vecchia, automobile** a tutto il resto, comprese le nuove forme di mobilità eco-sostenibili e condivise. Lo afferma un recente studio dell'**ANIASA**, l'associazione a sostegno delle aziende di auto-noleggio e micro-mobilità, creato in collaborazione con la società di consulenza Bain&Company e intitolato "*L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?*".



Prendendo come metro di riferimento un campione di mille persone intervistate, i risultati danno ragione all'auto perchè **preferita da due italiani su tre** per tutti gli spostamenti quotidiani (sia nelle città che dalla periferia): che sia per la volontà di una maggiore autonomia

oppure per il timore di contagio da Covid-19, le quattro ruote hanno battuto a mani basse i mezzi pubblici come gli autobus (scelti per il 42%) e quelli relativi alla **mobilità “dolce”**, biciclette e monopattini elettrici compresi. Quest’ultimi, purtroppo, sono visti come **strumenti per lo svago e il tempo libero** piuttosto che veicoli veri e propri.

Nonostante la costante preferenza delle automobili, però, **il mercato rimane ancora in sofferenza**: malgrado la forte spinta verso temi ambientalistici ed ecologici, le **vendite** nei primi cinque mesi del 2021 sono **diminuite** rispetto allo stesso periodo del 2019... anche a causa di un **prezzo troppo elevato delle tecnologie completamente elettriche**. Le vetture di questo tipo, infatti, occupano una parte marginale del totale (5% ma solamente nelle grandi città del Nord Italia) e sono superate di gran lunga dalle alternative ibride (soprattutto mild-hybrid fino al 18%), anche se la tendenza è sempre poi rivolta verso le proposte a diesel o benzina.



Il 51% degli intervistati in questo studio, per l'appunto, ha affermato che **il più grande problema dell'elettrico** è quello di un **costo a listino “proibitivo”** nonostante gli **Ecoincentivi statali**, e ciò determina una stagnazione del parco mezzi circolante che, di conseguenza, non viene sostituito da modelli più evoluti. Un terzo è ancora pre-Euro 4 e questo, secondo **Massimiliano Archiapatti** (Presidente di **ANIASA**), *“crea un impatto fortemente negativo su ambiente e sicurezza. Il motivo è da ricercarsi nel fatto che la maggior parte delle famiglie non può permettersi una vettura nuova, tanto meno una a basso impatto o impatto zero”*.

*“Secondo i dati dell’indagine, inoltre, **gli italiani usano l’auto propria per spostarsi ancora più di prima** e quindi una riduzione dell’inquinamento può avvenire solo prendendo coscienza delle diverse*

realità di trasporto nel nostro Paese - ha continuato Archiapatti - **Il noleggio di auto nuove potrebbe dare un contributo per una *transizione ecologica* della mobilità a prezzi contenuti rispetto all'acquisto del nuovo, ma soprattutto la possibilità di comprare esemplari usati ma di ultima generazione come le Euro 6 derivanti dal settore noleggio**".



La mobilità in Italia torna ai livelli pre-Covid19, ma le auto non si vendono



La **mobilità in Italia** sembra ritornare ai livelli pre-Covid19. E l'**auto** resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano a tornare competitivi. Brutte notizie per i costruttori: il maggiore utilizzo dell'auto privata non si traduce in maggiori vendite. Anzi: la campagna contro diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico viene acquistato quasi esclusivamente nelle grandi città di Centro e Nord Italia e **dalle flotte aziendali**.

Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" commissionata da **Aniasa**, l'associazione che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità. A realizzarla è stata la società di consulenza **Bain & Company**.

La mobilità è davvero cambiata così tanto?

Per interpretare come siano mutate le abitudini di mobilità degli italiani, l'indagine ha coinvolto un campione di **mille residenti** nelle principali città. Le interviste sono state fatte nel mese di maggio 2021.

Leggi il rapporto **Aniasa** 2021 con i dati di tutte le formule di noleggio auto

La prima notizia che salta all'occhio è che (come si intuiva) l'automotive è il settore più colpito

in assoluto dalla crisi.

L'**Osservatorio dei conti pubblici Italiani** ha quantificato in 10 miliardi di euro la perdita di cassa del settore in Italia nel 2020. Parallelamente, l'**indebitamento** è aumentato di circa 9 miliardi.

Se l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid, come detto, il trasporto pubblico locale (Tpl) segna il passo: solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente.

Come accennato, il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce immatricolazioni, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% maggio su maggio 2019). Gli italiani, infatti, **preferiscono vetture usate** o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3, con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza.

L'auto è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il Tpl è meno frequente, e dai pendolari. Dalla ricerca sulla mobilità in Italia si evince anche che **la bicicletta** è un mezzo utilizzato prevalentemente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

A MissionForum si è parlato di mobilità aziendale

Una casistica simile riguarda chi utilizza in modo frequente il **car sharing** e il **monopattino**.

Nella gran parte dei casi, perché non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il trasporto pubblico. 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**.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il **telelavoro**.

Secondo l'indagine, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare **dall'ufficio**, mentre car sharing e monopattini da chi lavora da casa per più di 3 giorni alla settimana.

A proposito di telelavoro, sembra che **gli uffici stiano piano piano riempiendosi**. Se nel 2019 erano mediamente meno di uno i giorni di *home working*, nel 2020 sono stati quasi 3 a settimana. Nel 2021 sono circa due.

Ed è proprio questo trend che sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale, preferita al trasporto pubblico.

Auto personale significa sempre meno vettura con motore diesel o a benzina. Nel 2020, infatti, 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 è salito dal 6% al 18%

(principalmente grazie al **mild hybrid**). Rimangono stabili le alimentazioni a gas: il 9% delle vendite. Cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, passato dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020.

Anche se ancora irrilevante rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia è pur sempre **un segnale incoraggiante**. Meglio va nelle metropoli, dove l'elettrico sale al 5% di quota contro il 2% del resto del Paese. Questo *exploit* "urbano" si deve soprattutto al settore delle flotte aziendali.

La quota di **privati** che compra veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media di quelli 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 alla base di questa ritrosia verso l'elettrico. Un problema evidentemente non risolto dagli **incentivi**.

Leggi dei 5 brand elettrici in arrivo in Italia grazie a Koelliker

«L'analisi conferma che la pandemia non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani. Che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti». Così commenta il presidente **Aniasa, Massimiliano Archiapatti**.

«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», aggiunge **Gianluca Di Loreto**, partner Bain & Company. «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 toglie dalla strada conta di più della tipologia di nuovi modelli che si immatricola, e forzare la domanda serve a poco».

Emblematico il commento di **Vittorio Melli**, senior manager Bain & Company. «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 del parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose».

Visita Bain.it e Aniasa.it

Gianluca Di Loreto

Aniasa e Bain & Company: uno studio svela come il Covid ha cambiato la mobilità



Si è parlato a più riprese di quanto la pandemia e le conseguenti limitazioni alla circolazione abbiano impattato sul mondo del noleggio e del car sharing.

C'ha pensato il 20esimo rapporto di **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta i servizi di mobilità, a fare compiutamente il punto su un 2020 difficile, affiancato anche da un altro studio, "L'Italia riaccende i motori della mobilità", svolto in collaborazione con **Bain & Company**. Massimo De Donato ne ha parlato con Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**, e con Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company, durante l'ultima puntata di Strade e Motori andata in onda su Radio 24. Nel 2020 sia il noleggio a breve termine che il car sharing hanno subito un crollo di oltre il 50%. Gli italiani si sono poi rimessi in moto superate le chiusure più restrittive, optando comunque in ampia percentuale per l'**auto privata**. La micromobilità ha senz'altro funzionato di più rispetto al passato, ma non al punto da diventare una vera e propria alternativa al Tpl e soprattutto all'autovettura, e nello specifico alla vecchia autovettura: gli italiani infatti utilizzano di più l'auto ma non sono propensi a comprarne una nuova e l'andamento di mercato lo dimostra.

Allarme Federconsumatori: Caro autonoleggi per le vacanze



L'estate con annessa voglia di vacanze tanto attesa dopo mesi di lockdown e restrizioni per Federconsumatori potrebbe presentare qualche nube. E l'associazione consumeristica lancia l'allarme caro autonoleggi. "Sono molti i cittadini- sottolinea Federconsumatori - che, in questi giorni, sono indaffarati nell'organizzazione delle vacanze estive, conciliando disposizioni e limitazioni dettate dalla pandemia, date dei richiami vaccinali, disponibilità delle strutture e budget a disposizione". Secondo le prime stime dell'O.N.F. - Osservatorio Nazionale Federconsumatori, il numero di cittadini pronti a concedersi una vacanza sarà stabile rispetto al 2020: quest'anno si attesterà a circa il 42% degli italiani. "Per molti, circa un terzo, si tratterà di 3-5 giorni presso amici o parenti. La costante sembra essere il mezzo di trasporto: in molti sceglieranno infatti di viaggiare in auto, utilizzando la propria o noleggiandone una". Proprio in relazione a questo aspetto per Federconsumatori emerge una delle principali criticità della stagione estiva alle porte: "Sono molti i cittadini che, in queste settimane, ci segnalano gravi rincari sul fronte del noleggio di automobili presso aeroporti, stazioni e porti". L'Osservatorio Nazionale Federconsumatori ha così deciso di avviare un monitoraggio dei costi nella settimana dal 22 al 28 Ggugno, dal 16 al 22 luglio e dal 16 al 22 agosto, dal quale - denuncia - "emergono fortissime differenze nei prezzi applicati". Dal fronte delle imprese del settore Giuseppe Benincasa, direttore generale **Aniasa**, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital,



interpellato da LaPresse, fa sapere però che “è del tutto fisiologico un incremento dei prezzi nel mondo del turismo nei periodi di cosiddetto picco. Si pensi ad hotel, villaggi, aerei, ecc”. Benincasa, pur precisando che la sua associazione non ha competenza sulle dinamiche commerciali e quindi di non poter “entrare in una valutazione di congruità dei valori riportati”, spiega che “nel caso del noleggio potrebbe giocare anche quanto già segnalato dalla nostra associazione in termini di carenza di flotta dovuta alla crisi del settore auto che non produce veicoli a sufficienza (carenza dei microchip e chiusura di alcune fabbriche in Europa) che riduce, conseguentemente, la capacità di offerta al pubblico”.

Scopri le ultime notizie in tempo reale. News e aggiornamenti su politica, cronaca, lavoro, economia, attualità e molto altro su www.supersud.it

MiSE, al via tavolo automotive con Giorgetti



(Teleborsa) - E' iniziato nel salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini alla presenza del Ministro **Giorgetti** e del Viceministro **Pichetto Fratin** il tavolo **automotive** che ha l'obiettivo di definire una strategia di politica industriale finalizzata a sostenere una delle filiere piu' importanti del Paese, tra le più colpite dalla pandemia.

Sono **43** le rappresentanze presenti: Aqcf-r; Nvg Italy; Assogasmetano; Piaggio; Motus-e; Fismic Confsal; Confartigianato autoriparazione; Assocostieri, Uil, Energia libera, CNH Industrial; Federauto, Ancma, Elettricità futra, Anigasm Confcommercio- Settore Infrastrutture e Trasporti, Aci, Ugl Metalmeccanici, Assilea, Fegica, Aica, Confindustria, Cgi, Confapi, Anfi, Federmetano, Confsal, Stellantis, Uilm, Federchimica Assogasliquidi, Fiom, Cna, Fim Cisl, Unem, Unrae, Confesercenti, **Aniasa**, Telos A&S per Toyota, H2it, Industria Italiana Autobus, Federmeccanica, Tesla, Assopetroli.

(Teleborsa) 23-06-2021 03:32

MiSE, al via tavolo automotive con Giorgetti



(Teleborsa) - E' iniziato nel salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini alla presenza del Ministro **Giorgetti** e del Viceministro **Pichetto Fratin** il tavolo **automotive** che ha l'obiettivo di definire una strategia di politica industriale finalizzata a sostenere una delle filiere piu' importanti del Paese, tra le più colpite dalla pandemia.

Sono **43** le rappresentanze presenti: Aqcf-r; Nvg Italy; Assogasmetano; Piaggio; Motus-e; Fismic Confsal; Confartigianato autoriparazione; Assocostieri, Uil, Energia libera, CNH Industrial; Federauto, Ancma, Elettricità futra, Anigasm Confcommercio- Settore Infrastrutture e Trasporti, Aci, Ugl Metalmeccanici, Assilea, Fegica, Aica, Confindustria, Cgi, Confapi, Anfi, Federmetano, Confsal, Stellantis, Uilm, Federchimica Assogasliquidi, Fiom, Cna, Fim Cisl, Unem, Unrae, Confesercenti, **Aniasa**, Telos A&S per Toyota, H2it, Industria Italiana Autobus, Federmeccanica, Tesla, Assopetroli.

MiSE, al via tavolo automotive con Giorgetti



E' iniziato nel salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini alla presenza del Ministro **Giorgetti** e del Viceministro **Pichetto Fratin** il tavolo **automotive** che ha l'obiettivo di definire una strategia di politica industriale finalizzata a sostenere una delle filiere piu' importanti del Paese, tra le più colpite dalla pandemia.

Sono **43** le rappresentanze presenti: Aqcf-r; Nvg Italy; Assogasmetano; Piaggio; Motus-e; Fismic Confsal; Confartigianato autoriparazione; Assocostieri, Uil, Energia libera, CNH Industrial; Federauto, Ancma, Elettricità futra, Anigasm Confcommercio- Settore Infrastrutture e Trasporti, Aci, Ugl Metalmeccanici, Assilea, Fegica, Aica, Confindustria, Cgi, Confapi, Anfi, Federmetano, Confsal, Stellantis, Uilm, Federchimica Assogasliquidi, Fiom, Cna, Fim Cisl, Unem, Unrae, Confesercenti, **Aniasa**, Telos A&S per Toyota, H2it, Industria Italiana Autobus, Federmeccanica, Tesla, Assopetroli.

MiSE, al via tavolo automotive con Giorgetti



E' iniziato nel salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini alla presenza del Ministro **Giorgetti** e del Viceministro **Pichetto Fratin** il tavolo **automotive** che ha l'obiettivo di definire una strategia di politica industriale finalizzata a sostenere una delle filiere piu' importanti del Paese, tra le più colpite dalla pandemia.

Sono **43** le rappresentanze presenti: Aqcf-r; Nvg Italy; Assogasmetano; Piaggio; Motus-e; Fismic Confsal; Confartigianato autoriparazione; Assocostieri, Uil, Energia libera, CNH Industrial; Federauto, Ancma, Elettricità futra, Anigasm Confcommercio- Settore Infrastrutture e Trasporti, Aci, Ugl Metalmeccanici, Assilea, Fegica, Aica, Confindustria, Cgi, Confapi, Anfi, Federmetano, Confsal, Stellantis, Uilm, Federchimica Assogasliquidi, Fiom, Cna, Fim Cisl, Unem, Unrae, Confesercenti, **Aniasa**, Telos A&S per Toyota, H2it, Industria Italiana Autobus, Federmeccanica, Tesla, Assopetroli.

MiSE, al via tavolo automotive con Giorgetti



(Teleborsa) - E' iniziato nel salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini alla presenza del Ministro **Giorgetti** e del Viceministro **Pichetto Fratin** il tavolo **automotive** che ha l'obiettivo di definire una strategia di politica industriale finalizzata a sostenere una delle filiere piu' importanti del Paese, tra le più colpite dalla pandemia.

Sono **43** le rappresentanze presenti: Aqcf-r; Nvg Italy; Assogasmetano; Piaggio; Motus-e; Fismic Confsal; Confartigianato autoriparazione; Assocostieri, Uil, Energia libera, CNH Industrial; Federauto, Ancma, Elettricità futra, Anigasm Confcommercio- Settore Infrastrutture e Trasporti, Aci, Ugl Metalmeccanici, Assilea, Fegica, Aica, Confindustria, Cgi, Confapi, Anfi, Federmetano, Confsal, Stellantis, Uilm, Federchimica Assogasliquidi, Fiom, Cna, Fim Cisl, Unem, Unrae, Confesercenti, **Aniasa**, Telos A&S per Toyota, H2it, Industria Italiana Autobus, Federmeccanica, Tesla, Assopetroli.

MiSE, al via tavolo automotive con Giorgetti



(Teleborsa) - E' iniziato nel salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini alla presenza del Ministro **Giorgetti** e del Viceministro **Pichetto Fratin** il tavolo **automotive** che ha l'obiettivo di definire una strategia di politica industriale finalizzata a sostenere una delle filiere piu' importanti del Paese, tra le più colpite dalla pandemia.

Sono **43** le rappresentanze presenti: Aqcf-r; Nvg Italy; Assogasmetano; Piaggio; Motus-e; Fismic Confsal; Confartigianato autoriparazione; Assocostieri, Uil, Energia libera, CNH Industrial; Federauto, Ancma, Elettricità futra, Anigasm Confcommercio- Settore Infrastrutture e Trasporti, Aci, Ugl Metalmeccanici, Assilea, Fegica, Aica, Confindustria, Cgi, Confapi, Anfi, Federmetano, Confsal, Stellantis, Uilm, Federchimica Assogasliquidi, Fiom, Cna, Fim Cisl, Unem, Unrae, Confesercenti, **Aniasa**, Telos A&S per Toyota, H2it, Industria Italiana Autobus, Federmeccanica, Tesla, Assopetroli.

MiSE, al via tavolo automotive con Giorgetti



(Teleborsa) - E' iniziato nel salone degli Arazzi di Palazzo Piacentini alla presenza del Ministro **Giorgetti** e del Viceministro **Pichetto Fratin** il tavolo **automotive** che ha l'obiettivo di definire una strategia di politica industriale finalizzata a sostenere una delle filiere piu' importanti del Paese, tra le più colpite dalla pandemia.

Sono **43** le rappresentanze presenti: Aqcf-r; Nvg Italy; Assogasmetano; Piaggio; Motus-e; Fismic Confsal; Confartigianato autoriparazione; Assocostieri, Uil, Energia libera, CNH Industrial; Federauto, Ancma, Elettricità futra, Anigasm Confcommercio- Settore Infrastrutture e Trasporti, Aci, Ugl Metalmeccanici, Assilea, Fegica, Aica, Confindustria, Cgi, Confapi, Anfi, Federmetano, Confsal, Stellantis, Uilm, Federchimica Assogasliquidi, Fiom, Cna, Fim Cisl, Unem, Unrae, Confesercenti, **Aniasa**, Telos A&S per Toyota, H2it, Industria Italiana Autobus, Federmeccanica, Tesla, Assopetroli.

Come si è evoluto il noleggio in concessionaria?

Da semplici fornitori veicoli per conto delle società di renting a provider del servizio di noleggio a lungo termine: questo è lo step compiuto dai concessionari. Che oggi sono in grado anche di proporre prodotti flessibili e brandizzati.

Il noleggio in concessionaria? Sta diventando quasi uno standard. O quantomeno un servizio sempre più diffuso negli showroom. Se in passato i **dealer** erano semplici **fornitori di veicoli per conto dei noleggiatori** (attori passivi del renting), oggi la proposizione sta diventando sempre più attiva.



Sono i tempi che lo richiedono. Il dealer deve essere in grado di offrire al cliente che oltrepassa la sua serranda (o lo contatta digitalmente) una rosa sempre più ampia di servizi: **finanziamenti, leasing** e, appunto, il **noleggio**. La rivoluzione è stata certamente alimentata dal crescente **interesse dei privati per la formula del noleggio a lungo termine**. Stando alle ultime stime di **Aniasa** sono infatti all'incirca 75mila i contratti di renting in essere tra i cosiddetti codici fiscali. Il trend, insomma, è avviato.

Già nel 2019, quando avevamo condotto **una survey sul Nlt in concessionaria**, la stragrande maggioranza degli intervistati proponeva il noleggio attivamente. Cosa significa? Offrire la **formula del renting attraverso i prodotti dei noleggiatori**, per i quali i concessionari diventano una vera e propria risorsa. Un braccio armato sul territorio.

Leggi Anche: Mobilityhub on Track, i dealer sempre più protagonisti della mobilità futura

Grazie alle **offerte delle società di Nlt**, i dealer sono in grado di **quotare le vetture, far scegliere**

al cliente il prodotto più adatto alle sue esigenze e arrivare alla firma del contratto. Che costituisce solo il punto di partenza, perché successivamente il concessionario è chiamato a curare tutta la fase di **assistenza post-vendita**, con un vantaggio non da poco in termini di fidelizzazione.



Dopo l'avvento del Covid, **l'utilizzo dell'auto personale** ha conquistato sempre più consensi, anche per una ragione sanitaria. Ecco che, in questo contesto, anche il noleggio in concessionaria, specie in quelle realtà che ci credono e che hanno deciso di dedicare risorse ben precise e creare una struttura ad hoc, è ulteriormente cresciuto.

Leggi Anche: un brand per le flotte, l'esempio di Sesto Solutions

La frontiera più recente è quella di dar vita a un vero e proprio **prodotto brandizzato**. Chiaramente c'è sempre dietro il **servizio del noleggiatore**, ma, allo stesso tempo, c'è il **nome della concessionaria**. Un nome conosciuto che, per il cliente, è spesso di per se stesso sinonimo di affidabilità. Come testimoniato da **Compass Rent**, la **società neocostituita dal Gruppo Compass** che ha ideato una formula di noleggio che vede al centro il dealer, il concessionario diventa il cuore della proposizione del noleggio al retail, privati e piccole e medie imprese. I punti di forza sono risaputi: *conoscenza del prodotto, conoscenza del territorio (e delle sue esigenze), conoscenza del cliente*. Ormai non si tratta più di un'opportunità, ma di una scelta intelligente e, perché no, necessaria per far fruttare il business.

FOLLOW US

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**. Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.

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



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 abbiamo realizzato in collaborazione con Confindustria (ANIASA) un'indagine su un campione rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane (Roma, Milano, Torino), intervistati nel mese di maggio 2021. Ne è emerso un quadro che fornisce elementi chiari sulla mobilità degli italiani, fornendo la base per alcune considerazioni squisitamente strategiche, ad uso e consumo del regolatore. **Il punto di partenza è che ormai gli italiani sono tornati a muoversi come prima del COVID-19.**

Tuttavia, 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. **Come è possibile questa apparente contraddizione?** 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). Ma il

maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce necessariamente 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'automobile. **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 constatazione analoga riguarda anche gli italiani che invece utilizzano in modo frequente il car sharing e il monopattino: nella maggior 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 (ed unica) soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni, specie per chi possiede un'auto già "ammortizzata": il costo marginale del suo utilizzo è praticamente irrisorio. Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la nostra 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 almeno tre 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. **Difficile che si torni ai livelli pre-COVID-19, è probabile che ci si assesti su un equilibrio intermedio.**

Ma 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 ancora 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 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 (privati e flotte), 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. Questi

numeri confermano l'Italia come uno dei vagoni finali di un treno che in Europa del Nord sta viaggiando molto più veloce.

La sostenibilità ambientale del trasporto è però un obbligo al quale non ci si deve sottrarre; deve essere piuttosto conseguito in modo realista e pragmatico, partendo dalle concrete abitudini di mobilità degli italiani che non possono essere ignorate sull'altare del furore del cambiamento; perché "invenzione" non sempre fa rima con "innovazione", e l'innovazione non sempre si traduce in progresso (si veda il caso del fallimento di Segway, che secondo alcuni "visionari" avrebbe dovuto cambiare la mobilità, diventando per le automobili quello che le automobili furono per i cavalli). Occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante, nel rispetto però delle esigenze di tutti. In quest'ottica il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda dei consumatori serve a poco se l'offerta ancora non è adatta. Il ruolo del regolatore è fondamentale per supportare e accelerare questa transizione, sostenendone i benefici ma limitandone gli impatti negativi sui consumatori e sulla filiera. Le formule di noleggio come leva concreta per svecchiare il parco.

Gli sforzi per lo sviluppo di una micro-mobilità fatta di mezzi di prossimità sono utili, ma non si può trascurare che solo il 12% della popolazione ed il 12% del parco circolante si trovano nelle grandi città (con più di 500.000 abitanti). Questo dato pone una luce di velleità sulla micro-mobilità come principale alternativa all'auto. L'Italia non è la Cina o gli Stati Uniti, Paesi nei quali la maggior parte del parco circolante si trova nei grandi centri urbani, e dove quindi la micro-mobilità, in un ecosistema multimodale, può fare la differenza. Ben vengano modelli visionari come "la città in 15 minuti", che mirano a garantire tutti i servizi principali a non più di 15 minuti dalla propria abitazione, potendo così rinunciare alle auto. Ma questi modelli vanno realizzarsi progressivamente, ridisegnando le città e potenziando il trasporto pubblico, cosa che non sembra stia avvenendo. Queste soluzioni, da sole, sposterebbero troppo in avanti la riduzione delle emissioni, non tanto per criticità nel punto di arrivo (il modello di riferimento) quanto per le criticità del punto di partenza. Rendere la mobilità degli italiani più sostenibile significa quindi mettere in conto l'88% del parco circolante italiano, ovvero le auto possedute da chi vive in provincia. Per questi mobility user la micro mobilità non è un'opzione concreta.

L'alternativa più pratica ed efficace riguarda il rinnovo del parco. In questo senso le nuove forme di mobilità possono completare l'offerta storica di trasporto ma non possono, da sole, sostituirla; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio a medio e lungo termine, che permette di ringiovanire le auto a parco ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose, da Nord a Sud. Formule di utilizzo e non di possesso che per definizione si basano su auto fresche (Euro 6d) e poco o per nulla inquinanti, anche nel caso in cui il noleggio riguardi un'auto usata. **La vera sfida consiste nel veicolare queste formule in modo semplice e comprensibile ai consumatori privati**, ovvero nell'avvicinare l'offerta ad una domanda che sta cambiando...ma forse non così velocemente.