



## Aniasa: bonus per l'usato Euro 6

*\*Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa*

“È oggi necessario stimolare la domanda di mobilità sicura, ecosostenibile e condivisa. Per svecchiare il nostro parco circolante, il secondo più anziano d'Europa, è necessario attuare **misure in grado di promuovere la sostituzione dei veicoli più inquinanti con soluzioni di ultima generazione alla portata delle famiglie italiane che stanno fronteggiando la crisi**. I dati dimostrano che l'ecobonus non ha prodotto la rottamazione dei veicoli più inquinanti, ma ha privilegiato gli acquisti di veicoli di gamma alta. **Incentivare l'usato fresco consentirebbe**, invece, di produrre immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario”.

Sono queste le principali evidenze emerse nel corso dell'**audizione informale** presso la decima **Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato** del presidente di **Aniasa** (l'Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità), **Massimiliano Archiapatti**. Nel corso dell'audizione il presidente ha ricordato l'annata record del 2019 per il settore del noleggio e del vehicle sharing che ha raggiunto quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione e 517.000 veicoli immatricolati, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore di 11 miliardi di euro. Dall'inizio dell'emergenza Covid-19, anche il settore della **mobilità a noleggio ha pesantemente risentito della crisi economica e del crollo della domanda turistica**. Da febbraio a maggio le attività di car sharing hanno subito una contrazione del 70%, il breve termine dell'80%, il lungo termine ha finora tenuto.

Nel quadrimestre marzo-aprile-maggio-giugno le immatricolazioni del settore si sono bloccate: in soli 120 giorni si sono **perse 173.000 nuove auto e veicoli commerciali**, per un valore **di quasi 4 miliardi di euro** e quasi **1,1 miliardo di entrate per l'Erario** in meno tra Iva e tasse varie. Il presidente Archiapatti ha poi ricordato come sono **circa 324.000 i veicoli a noleggio usati Euro 6** che ogni anno vengono rivenduti dagli operatori, di cui **116.000 (36%) restituiti al costruttore (attraverso la formula del buy-back)**.

**Quattro auto elettriche su 10 sono immatricolate a noleggio**. Il noleggio è da sempre un driver essenziale per la **diffusione dei veicoli elettrici e ibridi**. Nel 2019 gli operatori del noleggio a lungo e a breve termine hanno immatricolato 3.800 vetture elettriche, il 36% del totale mercato pari

a 10.500 unità; nello stesso periodo il noleggio ha immatricolato 22.000 vetture ibride, il 19% del totale mercato (116.000 unità).

**Il fallimento dell'ecobonus.** Gli incentivi connessi all'ecobonus sono partiti ad aprile 2019, 210 milioni di euro disponibili per il 2019-2021. Sul fronte degli acquisti di auto con ecobonus (fonte ministero dello Sviluppo Economico), **da aprile 2019 al 10 giugno 2020 sono state completate 14.060 prenotazioni di autoveicoli per un impegno di 55,1 milioni di euro.** Delle 14.060 auto prenotate, ben 10.897 (76%) non hanno previsto la rottamazione di altro veicolo, solo 3.136 (il 22%) sono state comprate con contestuale rottamazione. **Questo è un dato significativo che testimonia il mancato raggiungimento degli obiettivi che il Governo si era posto. I dati dimostrano che non c'è stato l'auspicato rinnovo di parco circolante, ma solo immissione di nuovi veicoli: 11.165 veicoli elettrici (79%) e 2.895 ibridi (21%).**

**La proposta di Aniasa.** Secondo lo studio condotto da **Aniasa con Bain & Company**, l'84% degli italiani sta ritardando o rinviando l'acquisto dell'auto. L'attuale grave **crisi economica sta di fatto bloccando gli acquisti, provocando il collasso del mercato e rallentando il rinnovo del nostro parco circolante nazionale** (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, **con oltre il 30% del circolante ante Euro 4 (oltre 14 anni di anzianità).** Va abbandonato un approccio ideologico alla mobilità. Per questo l'associazione **ha avanzato al Governo una proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle entrate per l'Erario: estensione dell'ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4.** Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite **credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche** e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa. Proprio quelle famiglie in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto".

## **Auto: Aniasa, velocizzare rinnovo parco mezzi circolanti con incentivi su usato Euro 6**

‘E’ oggi necessario stimolare la domanda di mobilità sicura, eco-sostenibile e condivisa. Per svecchiare il nostro parco circolante, il secondo più anziano d’Europa, è necessario attuare misure in grado di promuovere la sostituzione dei veicoli più inquinanti con soluzioni di ultima generazione alla portata delle famiglie italiane che stanno fronteggiando la crisi. I dati dimostrano che l’ecobonus non ha prodotto la rottamazione dei veicoli più inquinanti, ma ha privilegiato gli acquisti di veicoli di gamma alta. Incentivare ‘l’usato fresco’ consentirebbe, invece, di produrre immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull’ambiente e, non ultimo, sul fronte delle entrate per l’Erario’. Sono queste le principali evidenze emerse nel corso dell’audizione informale presso la decima commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato del presidente di Aniasa (l’Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità) Massimiliano Archiapatti. Nel corso dell’audizione il presidente ha ricordato ‘l’annata record del 2019 per il settore del noleggio e del vehicle sharing che ha raggiunto quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione e 517.000 veicoli immatricolati, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi veicoli. Dall’inizio dell’emergenza Covid, anche il settore della mobilità a noleggio ha pesantemente risentito della crisi economica e del crollo della domanda turistica. Da febbraio a maggio le attività di car sharing hanno subito una contrazione del 70%, il breve termine dell’80%, il lungo termine ha finora tenuto’.

Secondo l’Aniasa ‘nel quadrimestre marzo-aprile-maggio-giugno le immatricolazioni del settore si sono bloccate: in soli 120 giorni si sono perse 173.000 nuove auto e veicoli commerciali, per un valore di quasi 4 miliardi di euro e quasi 1,1 miliardo di entrate per l’Erario in meno tra IVA e tasse varie’. Il presidente Archiapatti ha poi ricordato come sono circa 324.000 i veicoli a noleggio usati Euro6 che ogni anno vengono rivenduti dagli operatori, di cui 116.000 (36%) restituiti al costruttore (attraverso la formula del buy-back).

E il noleggio è da sempre un driver essenziale per la diffusione dei veicoli elettrici ed ibridi. Nel 2019 gli operatori del noleggio a lungo e a breve termine hanno immatricolato 3.800 vetture elettriche, il 36% del totale mercato pari a 10.500 unità; nello stesso periodo il noleggio ha immatricolato 22.000 vetture ibride, il 19% del totale mercato (116.000 unità). Gli incentivi connessi all’ecobonus sono partiti ad aprile 2019, 210 milioni di euro disponibili per il 2019-2021. Sul fronte degli acquisti di auto con ecobonus (fonte Ministero dello Sviluppo Economico), da aprile 2019 al 10 giugno 2020 sono state completate 14.060 prenotazioni di autoveicoli per un impegno di 55,1 milioni di euro. Delle 14.060 auto prenotate, ben 10.897 (76%) non hanno previsto la rottamazione di altro veicolo, solo 3.136 (il 22%) sono state comprate con contestuale rottamazione. Questo è un dato significativo che testimonia il mancato raggiungimento degli obiettivi che il Governo si era posto. I dati dimostrano che non c’è stato l’auspicato rinnovo di parco circolante, ma solo immissione di nuovi veicoli: 11.165 veicoli elettrici (79%) e 2.895 ibridi (21%). Secondo lo studio condotto da Aniasa con Bain & Company, l’84% degli italiani sta ritardando o rinviando l’acquisto dell’auto. L’attuale grave crisi economica sta di fatto bloccando gli acquisti, provocando il collasso del mercato e rallentando 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 14 anni di anzianità). Va abbandonato un approccio ideologico alla mobilità.

Per questo l'associazione ha avanzato al governo 'una proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario: estensione dell'ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa. Proprio quelle famiglie in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto”.

## L'auto tornerà protagonista della mobilità?

13 Luglio 2020 di Ambrogio Paolini



L'emergenza sanitaria degli ultimi mesi ha avuto un impatto significativo sulla mobilità degli italiani, che stanno ancora limitando i propri spostamenti sia di lavoro sia per tutti gli altri motivi.

**Due italiani su tre si dicono pronti a limitare l'uso del trasporto pubblico locale, confermando la centralità dell'auto negli scenari di new mobility nazionale.**

La crisi economica e il lavoro da casa stanno frenando la domanda di car sharing, ma sono soprattutto i rischi di un possibile contagio a restituire all'auto il primato nelle scelte future: l'adozione di chiari e rigorosi protocolli di igienizzazione potranno riportare anche l'auto condivisa a un ruolo strategico per le città negli scenari della nuova normalità in cui saremo chiamati a convivere con il virus.

In vista dell'estate, **il 20 per cento degli italiani si dice pronto a noleggiare una vettura per le proprie vacanze**, mentre oltre 8 su 10 hanno rinunciato o rinviato l'acquisto dell'auto in attesa di eventuali incentivi che, nel caso, potrebbero spostare una nuova fetta di utenti verso nuove formule di possesso, come il noleggio a lungo termine.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca **“Auto protagonista della mobilità post Covid – Gli spostamenti degli italiani nella fase di ripartenza”** condotta da Aniasa in collaborazione con Bain & Company e presentata nel corso della conferenza stampa online in cui l'associazione ha mostrato anche i più recenti numeri del settore.

### Il campo dell'indagine

Lo studio muove dal presupposto che in Italia larga parte della mobilità sia privata.

Nel 2019 il tasso di motorizzazione del nostro Paese è stato pari a 656 auto ogni mille abitanti, un dato costantemente in crescita da vent'anni e senza pari in Europa.

Il 60-70 per cento degli spostamenti nel nostro Paese avviene in auto, solo il 20-30 tramite il trasporto pubblico. Di contro, il “costo al km” legato all’acquisto di un’auto è diventato insostenibile, portando allo sviluppo progressivo ma costante del noleggio a lungo termine. Questo il contesto pre-Covid.



Per interpretare come l'emergenza sanitaria ha cambiato le abitudini di mobilità degli italiani è stata realizzata un'indagine **su un campione di mille residenti nelle principali città italiane (Roma, Milano, Torino)**, intervistati a fine maggio, a poche settimane dalla fine del lockdown e quindi ancora con la paura del virus ben presente.

Lo studio mostra come il Coronavirus abbia decisamente lasciato il segno. Più della metà degli intervistati, ritiene di poter tornare ai precedenti standard di spostamenti pre pandemia solo tra non meno di sei mesi, mentre per un quarto addirittura non prima di un anno.

La maggiore cautela (o timore) riguarda il trasporto pubblico locale: quasi il 70 per cento del campione dichiara di volerlo utilizzare meno di prima. A questi si aggiunge un ulteriore 47 che si servirà meno anche dei taxi.

Come prevedibile, gli italiani per un po' si muoveranno meno rinunciando agli spostamenti non necessari, sia quelli legati al lavoro sia quelli di piacere: 3 italiani su 4 pensano di andare meno di prima al ristorante e lo stesso vale per lo shopping.

La metà degli intervistati ritiene di non aver più bisogno di spostarsi per il tragitto casa-lavoro nel medio termine: un segno evidente dell'aumento delle soluzioni di telelavoro e smart working che saranno consolidate in futuro.

### **Car sharing in frenata**

L'auto condivisa, che prima del Covid aveva visto consolidarsi la propria base di utenti, ha subito una improvvisa ma prevedibile battuta d'arresto nei mesi di lockdown.



Il 46 per cento del campione intende però tornare utilizzarlo come o più di prima, mentre la restante parte dichiara che lo userà di meno. Di questi, il 64 per cento è spinto da preoccupazioni di carattere sanitario, il 30 ritiene invece di non averne più bisogno per motivi lavorativi (ecco gli effetti del telelavoro).

Il 44 per cento degli “scettici” è però pronto a superare i propri timori, ma solo in presenza di chiari protocolli di sanificazione delle auto.

Superata questa fase iniziale, in cui le preoccupazioni relative all'emergenza sanitaria sono ancora troppo vive e il lavoro da casa tocca ancora ampie fasce di popolazione, il car sharing potrebbe quindi recuperare le fette di mercato perse negli ultimi mesi e magari

ampliare la propria clientela verso quanti eviteranno di servirsi dei mezzi pubblici per via dei contatti troppo ravvicinati.

### **Noleggio a breve avanti adagio**

Se la propensione ad affidarsi al noleggio a lungo termine non ha registrato significativi scostamenti rispetto al pre Covid, un discorso a parte riguarda il noleggio a breve termine che da sempre si caratterizza in Italia per una forte componente leisure oltre a quella business.

La metà degli intervistati dichiara di volerlo utilizzare come o più di prima, la restante metà intende servirsene di meno. Per questo business i timori legati al minor utilizzo sono solo per un terzo legati a ragioni igienico-sanitarie e riguardano nel 54 per cento dei casi invece la variazione delle abitudini lavorative (remote working) o le difficoltà economiche, anche connesse alla perdita/cambio di lavoro (55% del totale).

Il 72 per cento del campione conferma che andrà in vacanza (7 su 10 le farà in Italia) e il 20 si dice comunque pronto a farlo con una vettura in noleggio.

### **Otto italiani su dieci rimandano l'acquisto dell'auto**



Lo studio analizza infine la propensione all'acquisto di nuove vetture.

Il 24 per cento del campione intervistato ammette di aver rinunciato, al momento, all'acquisto; un ulteriore 60 dichiara di averlo solo posticipato.

Chi ha rinunciato o lo ha posticipato lo ha fatto per motivi economici (47%) o perché **si aspetta un imminente calo dei prezzi** (23%). Per gli intervistati il ritorno all'acquisto è infatti legato a incentivi/promozioni (70%) e allo sviluppo di strumenti flessibili.

In quest'ottica la formula del noleggio a medio e lungo termine, che garantisce un impegno economico certo nel tempo, senza rischi o sorprese sul valore dell'usato, rappresenta una opportunità concreta anche per i privati.

Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company, mette come principale driver di sviluppo dell'auto la componente nuovi servizi:

*“Una cosa è pressoché certa: prima o poi le persone torneranno a muoversi e viaggiare, ma l'offerta di mobilità che troveranno potrebbe avere caratteristiche ben diverse. I servizi avranno un ruolo sempre più chiave rispetto al prodotto, il digitale aumenterà il proprio peso (ma non sarà, da solo, decisivo), l'esperienza di utilizzo prevarrà sull'esperienza di acquisto. Il quando e il come di questa rivoluzione dipenderanno da quanto il rapporto automobile-consumatore sarà stato tutelato nei mesi a venire”*

## Crollano il noleggio a breve termine e il car sharing

di Ambrogio Paolini



L'insolita, ma ormai consueta, cornice online ha reso possibile la presentazione della 19esima edizione del Rapporto Aniasa.

I numeri dello scorso anno nel settore e presenti nel Rapporto, sono purtroppo diventati rapidamente obsoleti rispetto all'attuale scenario post Covid-19. L'interesse degli operatori del noleggio di mezzi per lo spostamento su quattro ruote è tutto incentrato sulle prospettive, al fine di comprendere cosa fare nei mesi che verranno.

Non tutto è negativo: se vogliamo vedere la parte piena del bicchiere però dobbiamo concentrarci sul lungo termine, come si evince dalle proiezioni.

Andiamo con ordine, presentando prima i dati del 2019, poi un consuntivo ragionato di questo primo orribile scorcio del 2020.

### I numeri nel complesso

Nel 2019, il settore del noleggio e del vehicle sharing ha complessivamente registrato una significativa crescita della flotta, **raggiungendo quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione (+100mila unità rispetto all'anno precedente)** e un fatturato di oltre 7 mld di euro (+8% vs 2018).

Sul fronte immatricolazioni, il comparto ha superato quota 500mila veicoli, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore record di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi mezzi.



Dopo un inizio positivo, da febbraio 2020 è entrata in scena l'emergenza Coronavirus che ha travolto il settore della mobilità a noleggio in modo diverso a seconda del modello di business, con punte di crollo verticale fin quasi alla sparizione dei segmenti più esposti.

Di positivo c'è che, nella fase più acuta della crisi sanitaria, la flotta dei mezzi a noleggio (soprattutto i furgoni) è rimasta operativa per garantire l'ultimo miglio alla distribuzione di prodotti alimentari, farmaceutici e di prima necessità, oltre agli improcrastinabili spostamenti per motivi di lavoro.

Nel trimestre marzo-aprile-maggio le immatricolazioni del settore si sono però bloccate: in soli 90 giorni si sono perse 155mila nuove auto e veicoli commerciali, per un valore di 3,1 miliardi di euro e quasi 1 miliardo di entrate per l'Erario in meno tra IVA e tasse varie.

La pandemia, dicevamo, ha colpito in modo differente i diversi business della mobilità flessibile. Sono crollate le attività di noleggio a breve termine e il car sharing, mentre il lungo termine ha fin qui tenuto, anzi, è il comparto che mostra prospettive anche migliori rispetto al passato.

### **Noleggio a breve, un mal di testa pazzesco**

Il noleggio di auto e veicoli a breve termine è stato colpito proprio in prossimità dei suoi momenti di picco stagionale, con il break pasquale azzerato e un'estate praticamente compromessa anche dall'assenza di turismo straniero nella nostra Penisola, anche se qualcuno è tornato timidamente ad affacciarsi nei nostri luoghi di villeggiatura.

Le immatricolazioni nel comparto sono la cartina tornasole di questo crollo verticale, con un -98% nel trimestre marzo-maggio rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Per dare una connotazione più precisa e agghiacciante alle percentuali, **ad aprile sono state solo 12 le nuove vetture immesse in flotta, contro le 27mila dell'anno precedente.**

Il crollo è comunque testimoniato da tutti i principali indicatori: numero di noleggi -82%, fatturato -70%, immatricolazioni -98%.

Una parziale inversione di tendenza è iniziata a partire dalla seconda metà di maggio, ma su numeri totalmente diversi da quelli che di consueto si registrano in questa stagione.

### **Car sharing frenato dal lockdown e dal telelavoro**

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo, per dirla con un eufemismo.



Complice il blocco di marzo-aprile e il parziale fermo degli spostamenti per motivi di lavoro l'auto condivisa, che pure nel 2019 aveva fatto segnare un deciso consolidamento del proprio business (oltre 2 milioni e 100mila iscritti e 12 milioni di noleggi), ha registrato **una contrazione del 73% dei noleggi e del 75% del fatturato.**

Il mese di maggio ha fornito i primi segnali parzialmente incoraggianti, con il business ritornato al 50% della propria attività pre-Covid nelle principali città, ma le prime rilevazioni sul comportamento degli utenti nel periodo ampliano lo spettro delle considerazioni.

Su tutto, peserà **la qualità del servizio e una maggiore attenzione al cliente**, fin qui messo a margine da pratiche eccessivamente industrializzate. I clienti avranno invece bisogno di maggiori certezze, ad esempio sui processi di sanificazione, e di una presenza decisamente diversa da parte degli operatori nelle fasi di relazione rispetto agli standard fin qui consolidati. Più umanità e meno chatbot, per intenderci.

## Il noleggio a lungo termine resiste alla crisi

Il segmento che sembra avere subito in modo minore l'impatto della pandemia, anche in considerazione delle caratteristiche tipiche del business (contratti aziendali con durata media di 3 anni) è il noleggio a lungo termine.

Un comparto in crescita costante che lo scorso anno aveva raggiunto una flotta di quasi 1 milione di veicoli (+13%) e 282mila immatricolazioni.

Da quando si sono palesati i primi casi di Covid nel nostro Paese, anche il NLT si è fermato (-73% di immatricolazioni nel cumulato di marzo-aprile-maggio con flotta e fatturato in leggera contrazione, rispettivamente -0,5% e -1%, rispetto al periodo pre-Covid), ma lo scenario sui comportamenti d'uso dell'auto, sia dal punto di vista personale che aziendale, unitamente a uno sviluppo tecnologico che facilita non poco le fasi di engagement, fanno convergere **sul noleggio a lungo termine prospettive molto interessanti, anche sul target dei privati.**

Il che significa anche un nuovo e più interessante ruolo per i dealer, se solo si dessero una mossa.

## La totale assenza della politica

Il settore automotive, che già non godeva in generale di buona salute e di solide prospettive prima del Covid-19 per via di politiche confuse sulle motorizzazioni, con sconcertanti penalizzazioni sul diesel e una comunicazione poco trasparente sulle reali motivazioni delle scelte verso l'elettrico, sembra essere stato completamente dimenticato in questa fase un po' da chiunque.

E questo nonostante l'impatto della pandemia sulla mobilità a noleggio e in sharing sia stato molto più pesante di altri settori a cui sono state date però concrete e immediate misure di sostegno.



Massimiliano Archiapatti

Aniasa, come molte altre associazioni del settore auto, ha chiesto a gran voce interventi efficaci all'Esecutivo sui mercati automotive e turismo, sottolineando che su queste due filiere strategiche per il nostro Paese **sono state previste fin qui misure insufficienti** e prive di una visione strategica.

In conclusione di questo primo articolo, lasciamo la parola al Presidente Aniasa Massimiliano Archiapatti che esprime con chiarezza la delusione del settore nei confronti della politica.

*“Sconcerta, a quasi quattro mesi dall'inizio della pandemia, la totale assenza di attenzione da parte del Governo per due filiere strategiche per l'Italia: l'automotive (11% del PIL) e il turismo (16% del PIL). Gli annunciati voucher vacanze, ridottisi a poche centinaia di euro per limitate fasce di popolazione, riguarderanno solo una piccola parte della filiera. Ci chiediamo anche che fine abbia fatto la campagna “Viaggio in Italia” annunciata dal Premier qualche settimana fa con cui si sarebbe dovuto promuovere a livello*

*internazionale il turismo nel nostro Paese. Sul fronte automotive è imbarazzante l'assenza di risorse messe in campo e di una chiara strategia, a differenza di quanto si sta verificando in altri Paesi d'Europa.*

*Senza interventi concreti, la crisi economica fermerà gli acquisti di nuove auto, provocando il collasso del mercato e rallentando 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 14 anni di anzianità).*

*E' ora di abbandonare un approccio ideologico alla mobilità. Per questo ribadiamo al Governo la nostra proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario: estensione dell'ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche (IPT e tassa automobilistica regionale) e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa (quelle spesso in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto)".*

Nei prossimi articoli, sempre prendendo spunto da quanto presentato durante il 19° Rapporto Aniasa, analizzeremo gli aspetti che mettono invece l'automobile in cima alle scelte degli italiani in tema di spostamenti e mobilità privata e di lavoro, per i lunghi mesi post Covid-19 che ci attendono.

## Velocizzare il rinnovo del parco auto

07 Lug 2020



“E’ oggi necessario stimolare la domanda di mobilità sicura, eco-sostenibile e condivisa. Per svecchiare il nostro parco circolante, il secondo più anziano d’Europa, è necessario attuare misure in grado di promuovere la sostituzione dei veicoli più inquinanti con soluzioni di ultima generazione alla portata delle famiglie italiane che stanno fronteggiando la crisi.

I dati dimostrano che l’ecobonus non ha prodotto la rottamazione dei veicoli più inquinanti, ma ha privilegiato gli acquisti di veicoli di gamma alta. Incentivare ‘l’usato fresco’ consentirebbe, invece, di produrre immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull’ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l’Erario.

Sono queste le principali evidenze emerse nel corso dell’audizione informale presso la decima Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato del Presidente ANIASA (l’Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità) Massimiliano Archiapatti. Nel corso dell’audizione il Presidente ha ricordato l’annata record del 2019 per il settore del noleggio e del vehicle sharing che ha raggiunto quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione e 517.000 veicoli immatricolati, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi veicoli. Dall’inizio dell’emergenza COVID, anche il settore della mobilità a noleggio ha pesantemente risentito della crisi economica e del crollo della domanda turistica. Da febbraio a maggio le attività di car sharing hanno subito una contrazione del 70%, il breve termine dell’80%, il lungo termine ha finora tenuto.

Nel quadrimestre marzo-aprile-maggio-giugno le immatricolazioni del settore si sono bloccate: in soli 120 giorni si sono perse 173.000 nuove auto e veicoli commerciali, per un valore di quasi 4 miliardi di euro e quasi 1,1 miliardo di entrate per l’Erario in meno tra IVA e tasse varie.

Il Presidente Archiapatti ha poi ricordato come sono circa 324.000 i veicoli a noleggio usati Euro6 che ogni anno vengono rivenduti dagli operatori, di cui 116.000 (36%) restituiti al costruttore (attraverso la formula del buy-back).

## 4 auto elettriche su 10 sono immatricolate a noleggio

Il noleggio è da sempre un driver essenziale per la diffusione dei veicoli elettrici ed ibridi. Nel 2019 gli operatori del noleggio a lungo e a breve termine hanno immatricolato 3.800 vetture elettriche, il 36% del totale mercato pari a 10.500 unità; nello stesso periodo il noleggio ha immatricolato 22.000 vetture ibride, il 19% del totale mercato (116.000 unità).

## Il fallimento dell'ecobonus

Gli incentivi connessi all'ecobonus sono partiti ad aprile 2019, 210 milioni di euro disponibili per il 2019-2021. Sul fronte degli acquisti di auto con ecobonus (fonte Ministero dello Sviluppo Economico), da aprile 2019 al 10 giugno 2020 sono state completate 14.060 prenotazioni di autoveicoli per un impegno di 55,1 milioni di euro.

Delle 14.060 auto prenotate, ben 10.897 (76%) non hanno previsto la rottamazione di altro veicolo, solo 3.136 (il 22%) sono state comprate con contestuale rottamazione. Questo è un dato significativo che testimonia il mancato raggiungimento degli obiettivi che il Governo si era posto. I dati dimostrano che non c'è stato l'auspicato rinnovo di parco circolante, ma solo immissione di nuovi veicoli: 11.165 veicoli elettrici (79%) e 2.895 ibridi (21%).

## La proposta ANIASA

Secondo lo studio condotto da ANIASA con Bain & Company, l'84% degli italiani sta ritardando o rinviando l'acquisto dell'auto. L'attuale grave crisi economica sta di fatto bloccando gli acquisti, provocando il collasso del mercato e rallentando 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 14 anni di anzianità). Va abbandonato un approccio ideologico alla mobilità. Per questo l'Associazione ha avanzato al Governo una proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario: estensione dell'ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa. Proprio quelle famiglie in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto".

## ANIASA: “Velocizzare il rinnovo del parco circolante attraverso incentivi sull’usato Euro6”

### MERCATO AUTO

*È oggi necessario stimolare la domanda di mobilità sicura, eco-sostenibile e condivisa. Per svecchiare il nostro parco circolante, il secondo più anziano d'Europa, è necessario attuare misure in grado di promuovere la sostituzione dei veicoli più inquinanti con soluzioni di ultima generazione alla portata delle famiglie italiane che stanno fronteggiando la crisi. I dati dimostrano che l'ecobonus non ha prodotto la rottamazione dei veicoli più inquinanti, ma ha privilegiato gli acquisti di veicoli di gamma alta. Incentivare l'usato fresco consentirebbe invece di produrre immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario”.*

*Sono queste le principali evidenze emerse nel corso dell'audizione informale presso la decima Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato del Presidente ANIASA (l'Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità) Massimiliano Archiapatti.*

*Nel corso dell'audizione il Presidente ha ricordato l'annata record del 2019 per il settore del noleggio e del vehicle sharing che ha raggiunto quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione e 517.000 veicoli immatricolati, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi veicoli. Dall'inizio dell'emergenza COVID, anche il settore della mobilità a noleggio ha pesantemente risentito della crisi economica e del crollo della domanda turistica. Da febbraio a maggio le attività di car sharing hanno subito una contrazione del 70%, il breve termine dell'80%, il lungo termine ha finora tenuto.*

*Nel quadrimestre marzo-aprile-maggio-giugno le immatricolazioni del settore si sono bloccate: in soli 120 giorni si sono perse 173.000 nuove auto e veicoli commerciali, per un valore di quasi 4 miliardi di euro e quasi 1,1 miliardo di entrate per l'Erario in meno tra IVA e tasse varie.*

*Il Presidente Archiapatti ha poi ricordato come sono circa 324.000 i veicoli a noleggio usati Euro6 che ogni anno vengono rivenduti dagli operatori, di cui 116.000 (36%) restituiti al costruttore (attraverso la formula del buy-back).*

*Il noleggio è da sempre un driver essenziale per la diffusione dei veicoli elettrici ed ibridi. Nel 2019 gli operatori del noleggio a lungo e a breve termine hanno immatricolato 3.800 vetture elettriche, il 36% del totale mercato pari a 10.500 unità; nello stesso periodo il noleggio ha immatricolato 22.000 vetture ibride, il 19% del totale mercato (116.000 unità).*

#### *Il fallimento dell'ecobonus*

*Gli incentivi connessi all'ecobonus sono partiti ad aprile 2019, 210 milioni di euro disponibili per il 2019-2021. Sul fronte degli acquisti di auto con ecobonus (fonte Ministero dello Sviluppo Economico), da aprile 2019 al 10 giugno 2020 sono state completate 14.060 prenotazioni di autoveicoli per un impegno di 55,1 milioni di euro.*

*Delle 14.060 auto prenotate, ben 10.897 (76%) non hanno previsto la rottamazione di altro veicolo, solo 3.136 (il 22%) sono state comprate con contestuale rottamazione. Questo è un dato significativo che testimonia il mancato raggiungimento degli obiettivi che il Governo si era posto. I dati dimostrano che non c'è stato l'auspicato rinnovo di parco*

*circolante, ma solo immissione di nuovi veicoli: 11.165 veicoli elettrici (79%) e 2.895 ibridi (21%).*

*Secondo lo studio condotto da ANIASA con Bain & Company, l'84% degli italiani sta ritardando o rinviando l'acquisto dell'auto. L'attuale grave crisi economica sta di fatto bloccando gli acquisti, provocando il collasso del mercato e rallentando 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 14 anni di anzianità). Va abbandonato un approccio ideologico alla mobilità. Per questo l'Associazione ha avanzato al Governo una proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario: estensione dell'ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa. Proprio quelle famiglie in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto".*

## Ecoincentivi auto: è legge, c'è il sì del Senato

Il decreto Rilancio è stato convertito in legge dal Senato

di [Walter Gobbi](#) 16/07/2020, 14:42



Ecoincentivi auto: è legge. Il decreto Rilancio è stato **convertito** in legge dal Senato. È previsto un nuovo pacchetto di misure per sostenere il mercato automotive, ampliato in seguito all'approvazione di alcuni emendamenti, ma tuttavia basato su un limitato capitolo di spesa: i fondi stanziati sono infatti di 50 milioni nell'ambito di un decreto da 55 miliardi. Vediamo l'Aniasa (autonoleggio) come spiegava il testo licenziato dalla Camera. I bonus partono il 1° agosto e finiscono il 31 dicembre 2020. Ovviamente, mancano la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e decreti attuativi.

### 1) Ecoincentivi auto: prima fascia

Per l'acquisto di vetture con emissioni tra i 0 e i 60 g/km (elettriche e ibride plug-in che già godono dell'ecobonus), è previsto un ulteriore contributo di **2.000 euro** (più altri 2 mila concessi dal venditore) a fronte di rottamazione e di 1.000 euro (più altri 1.000 della concessionaria) senza rottamazione.

Di conseguenza, per gli ultimi cinque mesi del 2020, l'ecobonus e le misure del decreto Rilancio si sommano e rafforzano sensibilmente il sostegno destinato alle auto a basse emissioni. Per le vetture tra 0 e 20 g/km di CO<sub>2</sub>, l'incentivo complessivo passa da 6 a 10 mila euro con rottamazione e da 2.500 a 6.500 senza, mentre per le auto tra i 21 e i 60 g/km di CO<sub>2</sub> il sussidio aumenta dagli attuali 2.500 euro a 6.500 in caso di rottamazione, e da 1.500 a 3.500 senza rottamazione.

### 2) Ecoincentivi auto: secondo punto

Possono fruire del nuovo bonus (con o senza rottamazione) anche veicoli diversi da quelli elettrici ed ibridi, con **qualsiasi** alimentazione di carburante, ma entro la soglia di emissioni inquinanti di 110 g/Km CO<sub>2</sub>. Che siano omologati in una classe non inferiore ad Euro 6 di ultima generazione e abbiano un prezzo inferiore a 40.000 euro. Risultante dal

listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice, al netto dell'imposta sul valore aggiunto.

### **3) Usato: cosa succede**

È prevista un'agevolazione fiscale sul trasferimento di proprietà dei veicoli, nel caso di acquisto di un veicolo usato di classe almeno **Euro 6** con rottamazione di un veicolo usato più inquinante. C'è il pagamento del 60% degli oneri fiscali sul trasferimento di proprietà del veicolo acquistato per le persone fisiche che tra il 1/7/2020 e il 31/12/2020 rottamino un veicolo usato omologato nelle classi da Euro 0 a Euro 3. Acquistando un veicolo usato omologato in una classe non inferiore a Euro 6 o con emissioni di CO2 inferiori o uguali a 60 g/km. Qui c'è l'accoglimento delle proposte avanzate da Aniasa.

### **4) Bonus col poker**

L'articolo 44-bis fissa un bonus per l'acquisto di veicoli a due, a tre ruote nonché di quadricicli elettrici o ibridi. Pari al 30% del prezzo fino a un massimo di **€ 3.000**, estendendone l'applicazione anche in mancanza della rottamazione. Lo stesso bonus è aumentato fino al 40% del prezzo di acquisto, con un massimo di € 4.000, nelle ipotesi in cui venga rottamato un veicolo di categoria Euro 0, 1, 2 o 3. Tali contributi sono riconosciuti anche a persone giuridiche, fino a un massimo di 500 veicoli acquistati nel corso dell'anno, intestati al medesimo soggetto, anche se appartenenti a società controllate.