

La crisi dei chip e le scelte politiche rallentano la ripresa della mobilità sostenibile a noleggio e in sharing

Si è svolto a Roma il “NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica”, evento promosso da **Aniasa**, l’associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione di Carlo Cottarelli, direttore dell’Osservatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano.

“La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all’appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all’acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull’auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli”.

Questi i principali messaggi usciti dall’appuntamento organizzato da **Aniasa**, che ha sottolineato come il settore, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, stia vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: a oggi mancano all’appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.



In particolare, il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una

parziale ripresa nei mesi estivi, secondo **Aniasa** si trova a fronteggiare l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024. Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (+4% vs 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto.

I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendite nel nostro Paese è immatricolata da società di rent.

*“La crisi dei chip auto sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del Continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4”, ha spiegato Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**. “Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un usato giovane, sostenibile e sicuro. Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità 'pay-per-use'. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti. La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa. Queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale”.*

Aniasa - Aspettando il nuovo presidente, si celebra il quadriennio targato Archiapatti

Aniasa

Aniasa - Aspettando il nuovo presidente, si celebra il quadriennio targato Archiapatti

-
-
-

Schermo intero

DIAPPOSITIVA 1 DI 3 © Quattroruote

Aniasa

Aniasa - Aspettando il nuovo presidente, si celebra il quadriennio targato Archiapatti

DIAPPOSITIVA 2 DI 3 © Quattroruote

Aniasa

Aniasa - Aspettando il nuovo presidente, si celebra il quadriennio targato Archiapatti

DIAPPOSITIVA 3 DI 3 © Quattroruote

Aniasa

Aniasa - Aspettando il nuovo presidente, si celebra il quadriennio targato Archiapatti

DIAPPOSITIVA 3 DI 3

© Fornito da Quattroruote **Aniasa** - Aspettando il nuovo presidente, si celebra il quadriennio targato Archiapatti

Oggi, 15 dicembre, il consiglio di **Aniasa** sceglierà il nuovo presidente, che verrà però annunciato solo a gennaio, al momento dell'entrata in carica. Come da statuto, sarà probabilmente un'emanazione del mondo del **noleggio a lungo termine**: dai rumors emerge il nome dell'ad di un importante gruppo olandese... Intanto, ieri sera, allo Spazio Novecento di Roma, l'evento "**Next Mobility**-Pay-per-use: il motore della transizione ecologica" ha celebrato la (non facile) presidenza di **Massimiliano Archiapatti**. Alla serata ha partecipato, tra gli altri, il professor **Carlo Cottarelli**, Direttore dell'Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani, che ha sottolineato come i numeri di crescita del Pil stiano dando ragione al governo **Draghi**: "Siamo a +6,5%, quando ad aprile si pensava a un +4,5%. Sono buone anche le previsioni per il 2022, a +4,7%, quando la produzione nel primo trimestre sarà uguale a quella dell'ultimo trimestre 2019". "Questo - ha proseguito Cottarelli - naturalmente non vale per tutti i settori: il turismo e, per rimanere in tema, il **noleggio a breve termine**, sono due tra i comparti che soffrono di più. Bisogna vedere come verranno gestiti i progetti del Pnrr, che serviranno a

far crescere il Paese più velocemente rispetto agli ultimi 20 anni. Un periodo in cui siamo stati tra i peggiori: 170esimi su 182 Paesi al mondo".

Un "buco" da centomila veicoli. La crisi pandemica, quella dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto, ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni per il noleggio: ad oggi mancano all'appello oltre 100 mila vetture (-23% sul 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a targare nei prossimi mesi. "La **crisi dei chip** auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all'appello oltre 100 mila immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma un attore strategico della mobilità sostenibile, anche grazie all'acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete, che equilibrino la fiscalità sull'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli" ha tuonato Archiapatti. Il quale, però, ha tenuto a sottolineare i risultati della sua presidenza: "1.491 giorni fa iniziò la mia presidenza. Strada cominciata un po' in salita, con l'uscita di Andrea Cardinali e di alcune aziende. Perciò, malgrado il 45% del tempo passato sotto pandemia, abbiamo rilanciato l'associazione, ingaggiando **Ambrosetti** per aiutarci nella definizione di una nuova strategia secondo i desiderata degli associati. Siamo passati da succedanei all'automotive alla mobilità sostenibile, condivisa e sicura. Introducendo anche un nuovo grande settore di sviluppo, come la **mobilità connessa**. Il che ci ha portato anche a cambiare il nome, da **Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici** ad **Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital**" ha ricordato il presidente, snocciolando i risultati ottenuti: "Gli incentivi all'acquisto dell'usato sono per noi una grande vittoria, perché siamo produttori di veicoli di seconda mano sicuri e ecosostenibili, con i quali aiutiamo a svecchiare un parco auto, quello italiano, tra i più vetusti d'Europa. Sono risultati positivi anche il riconoscimento della responsabilità dei driver di auto a noleggio e la riduzione dei costi aeroportuali durante la pandemia, un accordo che in Italia ha portato risparmi maggiori, rispetto ad altri Paesi, per il comparto".

L'andamento dei quattro settori membri. Dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al mercato nostrano, il noleggio a breve termine ora fronteggia l'onda lunga della mancanza di chip, che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Nei primi nove mesi del 2021, il settore ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%. Gli operatori del breve termine stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024. Anche il **car sharing** soffre, vedendo il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019. Il lungo termine, forte della stabilità di un business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi, raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (+4% sul 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta ha continuato a crescere (+10, e a quota 977 mila veicoli), grazie alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora dall'assenza di prodotto. La telematica, invece, sta vivendo un momento d'oro: sarà sempre più centrale nella elettrificazione delle flotte e nel nuovo ecosistema che si sta creando grazie

alle auto connesse.

Continua

Microsoft e i suoi partner potrebbero ottenere una provvigione se acquisti qualcosa tramite collegamenti consigliati su questa pagina

Aniasa Aspettando il nuovo presidente, si celebra il quadriennio targato Archiapatti



Oggi, 15 dicembre, il consiglio di **Aniasa** sceglierà il nuovo presidente, che verrà però annunciato solo a gennaio, al momento dell'entrata in carica. Come da statuto, sarà probabilmente un'emanazione del mondo del **noleggio a lungo termine**: dai rumors emerge il nome dell'ad di un importante gruppo olandese... Intanto, ieri sera, allo Spazio Novecento di Roma, l'evento "**Next Mobility**-Pay-per-use: il motore della transizione ecologica" ha celebrato la (non facile) presidenza di **Massimiliano Archiapatti**. Alla serata ha partecipato, tra gli altri, il professor **Carlo Cottarelli**, Direttore dell'Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani, che ha sottolineato come i numeri di crescita del Pil stiano dando ragione al governo **Draghi**: "Siamo a +6,5%, quando ad aprile si pensava a un +4,5%. Sono buone anche le previsioni per il 2022, a +4,7%, quando la produzione nel primo trimestre sarà uguale a quella dell'ultimo trimestre 2019". "Questo - ha proseguito Cottarelli - naturalmente non vale per tutti i settori: il turismo e, per rimanere in tema, il **noleggio a breve termine**, sono due tra i comparti che soffrono di più. Bisogna vedere come verranno gestiti i progetti del Pnrr, che serviranno a far crescere il Paese più velocemente rispetto agli ultimi 20 anni. Un periodo in cui siamo stati tra i peggiori: 170esimi su 182 Paesi al mondo".

Un "buco" da centomila veicoli. La crisi pandemica, quella dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto, ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni per il noleggio: ad oggi mancano all'appello oltre 100 mila vetture (-23% sul 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a targare nei prossimi mesi. "La **crisi dei chip** auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi

di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all'appello oltre 100 mila immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma un attore strategico della mobilità sostenibile, anche grazie all'acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete, che equilibrino la fiscalità sull'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli" ha tuonato Archiapatti. Il quale, però, ha tenuto a sottolineare i risultati della sua presidenza: "1.491 giorni fa iniziò la mia presidenza. Strada cominciata un po' in salita, con l'uscita di Andrea Cardinali e di alcune aziende. Perciò, malgrado il 45% del tempo passato sotto pandemia, abbiamo rilanciato l'associazione, ingaggiando **Ambrosetti** per aiutarci nella definizione di una nuova strategia secondo i desideri degli associati. Siamo passati da succedanei all'automotive alla mobilità sostenibile, condivisa e sicura. Introducendo anche un nuovo grande settore di sviluppo, come la **mobilità connessa**. Il che ci ha portato anche a cambiare il nome, da **Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici** ad **Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital**" ha ricordato il presidente, snocciolando i risultati ottenuti: "Gli incentivi all'acquisto dell'usato sono per noi una grande vittoria, perché siamo produttori di veicoli di seconda mano sicuri e ecosostenibili, con i quali aiutiamo a svecchiare un parco auto, quello italiano, tra i più vetusti d'Europa. Sono risultati positivi anche il riconoscimento della responsabilità dei driver di auto a noleggio e la riduzione dei costi aeroportuali durante la pandemia, un accordo che in Italia ha portato risparmi maggiori, rispetto ad altri Paesi, per il comparto".

L'andamento dei quattro settori membri. Dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al mercato nostrano, il noleggio a breve termine ora fronteggia l'onda lunga della mancanza di chip, che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Nei primi nove mesi del 2021, il settore ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%. Gli operatori del breve termine stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024. Anche il **car sharing** soffre, vedendo il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019. Il lungo termine, forte della stabilità di un business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi, raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (+4% sul 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta ha continuato a crescere (+10, e a quota 977 mila veicoli), grazie alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora dall'assenza di prodotto. La telematica, invece, sta vivendo un momento d'oro: sarà sempre più centrale nella elettrificazione delle flotte e nel nuovo ecosistema che si sta creando grazie alle auto connesse.

I dati presentati nel corso dell'evento "NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica"



“La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all’appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all’acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull’auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli”.

Sono questi i principali dati e messaggi emersi nel corso dell’evento “NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica”, promosso a Roma da ANIASA, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione del Prof. Carlo Cottarelli, Direttore dell’ Osservatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano.

Il settore, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una

riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: ad oggi mancano all'appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.

Breve termine e car sharing, business dimezzati

Il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy, ora fronteggia l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%.

Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

La ripresa del noleggio a lungo termine nei primi 9 mesi

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 mld di € (+4% vs 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto.

Mobilità pay-per-use motore della transizione ecologica

I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di rent.

“La crisi dei chip auto”, osserva Massimiliano Archiapatti, Presidente di ANIASA, “sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del Continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un usato giovane, sostenibile e sicuro.

Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le Case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità 'pay-per-use'. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti”.

“La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull’auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull’acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa”, ha concluso Archiapatti, “queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale”.

I dati presentati nel corso dell'evento "NEXT Mobility - Pay-per-use: il motore della transizione ec



“La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all’appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all’acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull’auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli”.

Sono questi i principali dati e messaggi emersi nel corso dell’evento “NEXT Mobility - Pay-per-use: il motore della transizione ecologica”, promosso a Roma da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione del Prof. Carlo Cottarelli, Direttore dell’ Osservatorio dei Conti Pubblici - Università Cattolica Milano.

Il settore, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: ad oggi mancano all’appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.

Breve termine e car sharing, business dimezzati

Il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy, ora fronteggia l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%.

Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

La ripresa del noleggio a lungo termine nei primi 9 mesi

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 mld di € (+4% vs 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto.

Mobilità pay-per-use motore della transizione ecologica

I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di rent.

“La crisi dei chip auto”, osserva Massimiliano Archiapatti, Presidente di ANIASA, “sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del Continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un usato giovane, sostenibile e sicuro.

Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le Case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità 'pay-per-use'. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti”.

“La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa”, ha concluso Archiapatti, “queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare

ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale”.

© Riproduzione riservata

Pandemia e scarsità di microprocessori hanno messo in ginocchio il “rent a car”



(ansa)

Il “rent a car”, il noleggio a breve termine, quello delle auto per le vacanze insomma, è in ginocchio. In Italia, tra gennaio e settembre, il numero di contratti è calato del 56% rispetto allo stesso periodo del 2019, l'ultimo paragonabile perché il 2020 non fa testo. Il giro d'affari ha subito una contrazione inferiore (-37%) per effetto dell'aumento dei canoni, legati alla mancanza di veicoli nuovi (100.000 in meno). Dopo la pandemia, che aveva fatto venire a mancare i clienti (peraltro tornati a crescere nel corso del 2021 grazie alle riaperture e al turismo), è arrivata la carenza di semiconduttori, che ha fatto venire a mancare le auto.

Il conto della carenza di semiconduttori raddoppia, ai costruttori costerà 179 miliardi

Mattia Eccheli 24 Settembre 2021

I costruttori hanno disdetto i contratti con le società di noleggio preferendo dirottare le “poche” vetture prodotte verso il più redditizio segmento privati. Anche il car sharing è in sofferenza: nel corso dell'incontro “NextMobilty – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica”, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici che fa riferimento a Confindustria (**Aniasa**), ha sottolineato come telelavoro e parziale riduzione della mobilità urbana abbiano dimezzato gli affari.

Gli operatori del noleggio stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024. In realtà, nei primi nove mesi quelli impegnati nel lungo termine, basato su contratti pluriennali e spinto anche dall'interesse degli stessi privati, hanno contabilizzato un incremento del fatturato del 4% rispetto al 2019 (4,3 miliardi di euro). Malgrado la scarsità di microprocessori abbia frenato le immatricolazioni (-4,7%), la flotta è cresciuta del 10% sfiorando il milione di unità. L'operazione è riuscita grazie alla proroga dei contratti esistenti.

Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**, ha lamentato con “sconcerto” l'assenza “di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità”. “Spingere le case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato – ha dichiarato - significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità ‘pay-per-use’”. Il rischio, ha ammonito, è che “senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi”. Considerata la scelta dei costruttori di puntare su vetture meglio accessoriate e più costose e pertanto poco accessibili ai clienti con disponibilità limitate, attualmente gli eventuali bonus andrebbero a favorire solo l'acquisto di veicoli di fascia medio alta. In Germania, dove gli eco-incentivi sono imponenti (il nuovo ministro competente, il verde Robert Habeck, ha appena prorogato fino al 2022 perfino quelli per le discusse plug-in), lo scorso mese sono state immatricolate 198.258 auto nuove (104.478 in Italia) con una flessione del 31,7% (-24,6% nel Belpaese): da inizio anno la contrazione è dell'8,1% contro la crescita dell'8,6% contabilizzata a livello nazionale.

Mercato auto, a novembre tonfo del 24,6%

01 Dicembre 2021

L'**Aniasa** rivendica per il modello “pay-per-use” il ruolo di “motore della transizione ecologica”. “I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche – ha fatto sapere il

sodalizio di Confindustria - Oltre una vettura elettrificata su tre vendute nel nostro paese è immatricolata da società di rent". In termini assoluti, fra gennaio e novembre, il noleggio a lungo termine (indipendentemente dal tipo di alimentazione) ha rappresentato il 17,5% di quota di mercato (nel 2019 era del 14,8%), ma con immatricolazioni in calo dell'8,3% (oltre 242 mila macchine). Quello a breve ha perso il 55% delle registrazioni (meno di 62.500) ed è passato dal 7,8% al 4,5% di penetrazione.

Nel 2020 venduti 2 milioni di bici, ma l'auto si riprende. Non ancora quella a noleggio

Mattia Eccheli 17 Giugno 2021

La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica rallentano la ripresa della mobilità sostenibile a noleggio e in sharing



“La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all’appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all’acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull’auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli”.

Sono questi i principali dati e messaggi emersi nel corso dell’evento “NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica”, promosso a Roma da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione del Prof. **Carlo Cottarelli**, Direttore dell’ Osservatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano.

Il settore, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in

pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: ad oggi mancano all'appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.

Breve termine e car sharing, business dimezzati

Il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy, ora fronteggia l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%.

Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

La ripresa del noleggio a lungo termine nei primi 9 mesi

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 mld di € (+4% vs 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto.

Mobilità pay-per-use motore della transizione ecologica

I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al **47% delle ibride plug-in** e al **30% delle elettriche**. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendite nel nostro Paese è immatricolata da società di rent.

*"La crisi dei chip auto", osserva **Massimiliano Archiapatti**, Presidente di **ANIASA**, "sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del Continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un uso giovane, sostenibile e sicuro.*

Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le Case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità 'pay-per-use'. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti".

"La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa", ha concluso Archiapatti, "queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale".

La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica



Archiapatti: “Sconcerta l’assenza in Manovra di provvedimenti sull’automotive. Pay-per-use mobility motore della transizione ecologica”.

“La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia.

Mancano all’appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all’acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull’auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli”.

Sono questi i principali dati e messaggi emersi nel corso dell’evento “NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica”, promosso a Roma da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione del Prof. **Carlo Cottarelli**, Direttore dell’ Osservatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano.

Il settore, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: ad oggi mancano all’appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.

Breve termine e car sharing, business dimezzati

Il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy, ora fronteggia l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%.

Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

La ripresa del noleggio a lungo termine nei primi 9 mesi

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 mld di € (+4% vs 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto.

Mobilità pay-per-use motore della transizione ecologica

I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al **47% delle ibride plug-in** e al **30% delle elettriche**. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 **vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di rent**.

*“La crisi dei chip auto”, osserva **Massimiliano Archiapatti**, Presidente di **ANIASA**, “sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del Continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un uso giovane, sostenibile e sicuro.*

Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le Case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità 'pay-per-use'. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di

distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti”.

“La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull’auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull’acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa”, ha concluso Archiapatti, “queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale”.

Noleggino e sharing auto: le scelte sbagliate della politica

Il futuro della mobilità, anche di quella elettrica, passa pure per noleggino e sharing auto: si paga un canone nel primo caso per almeno un giorno di vettura in affitto, si versa una tariffa per qualche minuto di utilizzo della macchina nel caso della condivisione. Ma un **settore vitale** come questo è trascurato dalla politica italiana con scelte discutibili. Lo dice l'**Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di **immatricolazione** e la ripresa della mobilità a noleggino e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia, spiega l'**Aniasa**. Mancano all'appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Che si trasformano in un crollo dell'IVA: meno soldi per lo Stato. Un assurdo italiano.

Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota un milione di veicoli e il noleggino si conferma attore **strategico** della mobilità sostenibile anche grazie all'acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia.



Noleggino auto: cosa serve per il rilancio

Morale: servono misure concrete che equilibrino la **fiscalità sull'auto aziendale**. Il noleggio a breve termine ha vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy. Ma ora fronteggia l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

E il car sharing? Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in condivisione ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

Mistero italiano, aggiungiamo. Da una parte la politica spinge a parole per il noleggio e lo sharing. Dall'altra, trascura il settore.

Il noleggio a **lungo termine (per anni)**, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (+4% vs 2019).

Crisi automotive: chip auto e scelte incaute rallentano la ripartenza



I dati presentati nel corso dell'evento "NEXT Mobility - Pay-per-use: il motore della transizione ecologica": a causa dell'assenza di prodotto immatricolate 100mila vetture in meno

Crisi automotive - Archiapatti: "Sconcerta l'assenza in Manovra di provvedimenti sull'automotive".

"La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all'appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all'acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli".

NEXT Mobility - Pay-per-use - la partecipazione del Prof. Carlo Cottarelli

Sono questi i principali dati e messaggi emersi nel corso dell'evento "NEXT Mobility - Pay-per-use: il motore della transizione ecologica", promosso a Roma da ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione del Prof. Carlo Cottarelli, Direttore dell' Osservatorio dei Conti Pubblici - Università Cattolica Milano.

Il settore, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: ad oggi mancano all'appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.



Crisi automotive – Breve termine e car sharing, business dimezzati

Il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy, ora fronteggia l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

Crisi automotive – la ripresa del noleggio a lungo termine nei primi 9 mesi

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro

d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 mld di € (+4% vs 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto.

Crisi automotive – Mobilità pay-per-use motore della transizione ecologica

I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di rent.

*“La crisi dei chip auto”, osserva **Massimiliano Archiapatti**, Presidente di **ANIASA**, “sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del Continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un usato giovane, sostenibile e sicuro.*

Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le Case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità 'pay-per-use'. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti”.

“La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa”, ha concluso Archiapatti, “queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale”.

Redazione Fleetime

Fonte press **ANIASA**

Forum Aniasa 2021: il noleggio è il motore della transizione ecologica

I numeri dei primi 9 mesi dell'anno confermano che il noleggio e la mobilità pay per use sono il principale volano della transizione ecologica. La ripresa del settore, però, è frenata dalla crisi produttiva e dalle incaute e sconcertanti scelte della politica.

NEXT Mobility: con questo claim, che evoca la grande trasformazione che la mobilità sta vivendo, il **mondo del noleggio** si è riunito ieri (finalmente in presenza) a **Roma**, nell'affascinante cornice dello **Spazio Novecento**. Confermando ancora una volta con i fatti e le cifre concrete il suo ruolo di **motore della transizione energetica**.

Il **Forum Aniasa**, intitolato “**NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica**” e organizzato con il sostegno di **Birò, Ecoprogram, Geotab e UnipolSai**, oltre all'intervento del presidente dell'associazione **Massimiliano Archiapatti**, che ha fatto il punto sui numeri del settore nei primi 9 mesi dell'anno, ha ospitato la relazione del professor **Carlo Cottarelli**, direttore dell' Osservatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano sull'attuale situazione economica.

Approfondisci: il bilancio del noleggio nel 2021

Come emerge dall'**ultima edizione del Rapporto Aniasa** ([clicca qui per scaricarla](#)), dopo anni costellati da record nelle immatricolazioni e nel fatturato, il **noleggio auto nel 2020** ha inevitabilmente frenato, con un calo consistente di **noleggio a breve termine e car sharing** e una maggiore **tenuta del noleggio a lungo termine**.

Un trend proseguito anche in un 2021 in cui, come ben riportato durante il Forum, “*la crisi dei chip e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese*”.

Approfondisci: i numeri dell'ultimo Rapporto Aniasa

“*Mancano all'appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore (-23% vs immatricolazioni del 2019, ndr.). Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all'acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli*” ha spiegato Archiapatti.



Anche quest'anno si sono evidenziate due velocità diverse all'interno del noleggio: il **noleggio a lungo termine** ha consolidato la crescita del giro d'affari da gennaio a settembre. Le **immatricolazioni (-4,7%)**, come detto, sono state frenate dall'assenza di prodotto, ma la **flotta** continua a crescere, anche grazie al ricorso alle **proroghe contrattuali**, concordate con la clientela. Questi i numeri:

Il **noleggio a breve termine**, invece, dopo la parziale ripresa nei mesi estivi, sta fronteggiando l'**onda lunga del chip shortage**, con i livelli pre-pandemia che potranno essere nuovamente raggiunti, secondo i player, soltanto del 2023-2024. Ecco i numeri dei primi 9 mesi:

Infine, il **car sharing**, da gennaio a settembre, complice la parziale riduzione della mobilità urbana nella prima parte dell'anno e lo **smart working**, ha visto il proprio business dimezzarsi rispetto al 2019.



Sempre nei primi 9 mesi, il **nolegg** si è confermato il principale volano della transizione energetica: **Nlt, Rac e car sharing** hanno immatricolato il **47% del totale delle Phev** e il **30% degli EV**. Oltre una vettura elettrificata su 3 nel nostro Paese viene immatricolata da una società di Rent.

“Sconcerta l’assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il nolegg già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un uso giovane, sostenibile e sicuro” ha commentato Archiapatti.

*“Spingere, attraverso decisioni calate dall’alto, le **Case automobilistiche** verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un’adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di **mobilità ‘pay-per-use’**. Senza un cambio di strategia – ha aggiunto il presidente di **Aniasa** – le imprese di nolegg saranno costrette ad aprire fortemente ai **Costruttori cinesi**. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti”.*

Leggi anche: il punto con Unrae sul 2021 complicato delle Case auto

Queste sono le mosse che, secondo **Aniasa**, si attenderebbero da una politica accorta e

attenta a non generare “*ripercussioni facilmente prevedibili sul versante occupazionale*”:

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**.

Aniasa: "Lo sharing ha perso 100mila unità".



La crisi dei chip e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all'appello oltre 100mila immatricolazioni per il settore.

Questi sono i principali messaggi emersi durante l'evento 'Next Mobility - Pay-per-use': il motore della transizione ecologica" promosso da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dell'autonoleggio e dei servizi di mobilità. Tra i relatori anche il professor Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio dei Conti Pubblici - Università Cattolica di Milano, il quale ha voluto dare un messaggio di speranza: "Le aspettative economiche sono legate all'andamento sanitario. Già nel primo trimestre del prossimo anno dovremmo raggiungere il livello di produzione del 2019: a parte alcuni settori che ancora soffrono, il peggio è passato".

Ma non basta

"Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio della proprietà all'uso dei veicoli", ha ribadito anche il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti. Il settore, infatti, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: all'appello mancano oltre 100mila vetture (-23% rispetto al 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.

Nonostante questo, i dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore a noleggio che, con i suoi different business (lungo, breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendite nel nostro Paese è immatricolata da società di noleggio.

Crisi breve termine e car sharing

Il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo, ora fronteggia l'onda lunga della crisi dei chip che sta bloccando i flussi di immatricolazione. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro di affari ridotto del 37%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023/24, anche a causa del ricorso allo smart working complice della parziale riduzione della mobilità cittadina.

La ripresa del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro di affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (+4% rispetto al 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977mila veicoli).

Una mano da Oriente?

"La crisi dei chip - osserva Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa** - sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, con oltre il 30% di veicoli ante Euro 4. Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un usato giovane, sostenibile e sicuro. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile".

Cosa fare

"La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa. Queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta", ha concluso così il suo intervento Archiapatti.

La crisi dei chip auto e rallentano ripresa della mobilità

Nell'Evento di **Aniasa** "NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica" si è affrontata la crisi dei chip auto e di come questa rallenta la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing.



“La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Mancano all’appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Nonostante questo, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile anche grazie all’acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Servono misure concrete che equilibrino la fiscalità sull’auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli”.

Sono questi i principali dati e messaggi emersi nel corso dell’evento “NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica”, promosso a Roma da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione del Prof. **Carlo Cottarelli**, Direttore dell’ Osservatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano.

Il settore, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: ad oggi mancano all'appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.

Breve termine e car sharing, business dimezzati

Il noleggio a breve termine, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy, ora fronteggia l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi ha registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%.

Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024.

Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019.

La ripresa del noleggio a lungo termine nei primi 9 mesi

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi raggiungendo i 4,3 mld di € (+4% vs 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto.

Mobilità pay-per-use motore della transizione ecologica

I dati relativi ai 9 mesi confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al **47% delle ibride plug-in** e al **30% delle elettriche**. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 **vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di rent**.

*“La crisi dei chip auto”, osserva **Massimiliano Archiapatti**, Presidente di **ANIASA**, “sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano del Continente con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Sconcerta l'assenza di una strategia governativa che accompagni la transizione ecologica della mobilità. Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico di questa rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione, a una quota*

crescente di auto elettriche ed elettrificate e a un usato giovane, sostenibile e sicuro.

Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le Case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità 'pay-per-use'. Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile, entrando in un processo di distruzione del valore al quale non si può certo restare indifferenti".

"La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa", ha concluso Archiapatti, "queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale".

I noleggiatori auto pungolano il Governo: "Serve una strategia"



Anche **Aniasa** (Associazione nazionale industria dell'**autonoleggio** e servizi automobilistici) si aggiunge al coro di voci sollevate contro la politica automotive del Governo, caratterizzata da aiuti al settore molto a singhiozzo e dalla mancanza, al momento, di misure a sostegno in legge di Bilancio.

L'associazione ha parlato per bocca del presidente Massimiliano Archiapatti, sul palco dell'evento "Next mobility - Pay-per-use: il motore della transizione ecologica", a cui ha partecipato anche Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio dei Conti pubblici all'Università Cattolica di Milano.

"Sconcertati"

"Siamo rimasti sconcertati", ha dichiarato Archiapatti per commentare i continui stop&go agli incentivi e "l'assenza di una politica sull'**automotive** in generale". Aiuti che invece servirebbero agli operatori di autonoleggio, ancora alle prese con le ripercussioni della pandemia.

"Il settore - spiega **Aniasa** - dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica,

sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto, che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: a oggi mancano all'appello oltre 100.000 vetture (-23% vs immatricolazioni del 2019)".

Non se la passano bene neanche i noleggi a breve termine, con un calo "del 56% rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%". Quando miglioreranno le cose? "Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024".

Incentivi e non solo

Ecco perché il presidente ha chiesto all'esecutivo "la definizione di una strategia" che parta dagli incentivi all'acquisto, soprattutto sull'usato, perché "l'autonoleggio contribuisce in modo sostanzioso alla **transizione ecologica**, non soltanto nel ciclo primario, quando immette veicoli nuovi e più efficienti, ma anche in quello secondario, dove porta ex vetture di flotta con circa 3 anni di vita, togliendo dalle strade quel 30% di auto circolanti da Euro 0 a 4".

Ciò che servirebbe, in particolare, sono una "stabilizzazione" dei bonus e "misure concrete che equilibrino la fiscalità sull'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli".

Il rischio paventato da Archiapatti è che, rimanendo fermi, si "aprirebbero le porte del mercato a nuovi competitor, magari da altri continenti, trovandosi poi nella condizione di dover recuperare le quote perse".

È d'accordo Cottarelli: "Io credo sia necessario introdurre incentivi in tutti quei settori che fanno la cosa giusta, come l'innovazione tecnologica" ha riconosciuto il professore. "Altre misure specifiche - ha continuato - devono essere giustificate, magari perché un settore è stato colpito da un particolare shock negativo. E il commercio internazionale lo ha fatto con quello automotive".

Di: Riccardo Ciriaco

ANIASA: crisi chip e scelte politiche sbagliate frenano la ripresa della mobilità sostenibile

Nel corso dell'evento "NEXT Mobility - Pay-per-use: il motore della transizione ecologica", promosso a Roma da **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici), si è parlato della crisi dei chip nel settore automobilistico e le incaute scelte della politica che rallentano la ripresa della mobilità sostenibile sia a noleggio che in sharing. **Mancano all'appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore.**

Nonostante ciò, la flotta resta salda sopra quota 1 milione di veicoli e il noleggio si conferma attore strategico della mobilità sostenibile, anche grazie all'acquisto del 47% di vetture ibride plug-in e del 30% di elettriche immatricolate in Italia.

Sono necessarie misure concrete per porre l'Italia allo stesso livello degli altri paesi europei

L'associazione, che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, afferma che **servono misure concrete per equilibrare la fiscalità sull'auto aziendale con quella degli altri paesi europei** e per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli.

Il settore automobilistico sta vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato alla riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio. Ad oggi mancano all'appello oltre 100.000 vetture (il 23% in meno rispetto al 2019) che il settore sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi.



Noleggio a breve e a lungo termine

Dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, **il noleggio a breve termine ora fronteggia l'ondata del chip shortage** che sta bloccando i flussi di immatricolazioni.

Nei primi nove mesi del 2021 è stato registrato il 56% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affare ridotto del 37%. Gli operatori del rent-a-car stimano il ritorno ai livelli prepandemia solo nel 2023/2024.

Il noleggio a lungo termine, invece, ha consolidato la crescita del giro d'affari nei primi mesi raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (+4% rispetto al 2019). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è continuata a crescere grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti. Parliamo di un +10% a quota 977.000 veicoli.

I dati riguardanti i primi nove mesi di quest'anno confermano una volta di più la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing) ha raggiunto la quota di immatricolazioni pari al 47% delle ibride plug-in e al 30% delle elettriche. Praticamente, **oltre 1 auto elettrificata su 3 vendute in Italia è immatricolata da una società di rent.**

Mobilità a noleggio e in sharing: la crisi dei chip auto e le scelte politiche rallentano la ripresa



La crisi dei chip auto e le scelte politiche stanno rallentando i flussi di immatricolazione e la ripresa della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese, già duramente colpita dalla pandemia. Nonostante questo, **la flotta resta salda sopra quota 1 milione** di veicoli e il noleggio si conferma **attore strategico della mobilità sostenibile** grazie al continuo rinnovo delle flotte con nuovi veicoli ad alimentazione alternativa. Servono misure concrete che **equilibrino la fiscalità sull'auto aziendale** con quella degli altri Paesi europei e che favoriscano il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli. Questi i temi al centro di "NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica", evento promosso a Roma da **ANIASA**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Un settore che, dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, sta vivendo in pieno la **crisi dei semiconduttori** che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni a noleggio: mancano all'appello oltre 100.000 vetture (-23% rispetto alle immatricolazioni del 2019) che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi. Breve termine e car sharing: contrazione di oltre il 50%. Dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi, grazie soprattutto al turismo made in Italy, il noleggio a breve termine si trova a fronteggiare l'onda lunga del chip shortage che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi 9 mesi dell'anno ha registrato il **56% di noleggi in meno** rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 37%. Gli operatori stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023-2024. Hanno ripreso a circolare sulle strade delle nostre città le vetture in sharing ma, complice la parziale riduzione della mobilità cittadina (soprattutto nella prima parte dell'anno) e il ricorso al telelavoro, il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi 9 mesi rispetto al 2019. Cresce il noleggio a lungo termine. Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione anche nel mercato dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi, raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (**+4% rispetto al 2019**). La crisi dei chip ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma **la flotta continua a crescere** (+10% e a quota 977.000 veicoli), grazie a un più ampio ricorso, concordato con la clientela, alla proroga dei contratti, prima

motivata dall'incertezza economica e ora sostituita dall'assenza di prodotto. Noleggio e car sharing motori della transizione ecological dati relativi ai primi 9 mesi confermano la valenza ambientale del settore che, con i suoi differenti business (lungo e breve termine e car sharing), ha raggiunto una quota di immatricolazioni pari al **47% delle ibride plug-in** e al **30% delle elettriche**. Oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendite nel nostro Paese è immatricolata da società di rent. "Il noleggio già oggi costituisce un elemento strategico della rivoluzione green, grazie a una flotta di ultima generazione e a un usato giovane, sostenibile e sicuro - ha sottolineato **Massimiliano Archiapatti**, Presidente di **ANIASA** -. Spingere, attraverso decisioni calate dall'alto, le Case automobilistiche verso segmenti di produzione che ad oggi non ricevono un'adeguata risposta dal mercato significa minore produzione, costi più elevati, minore disponibilità di quote di vetture per le forme di mobilità pay-per-use". Senza un cambio di strategia - ha spiegato il presidente **ANIASA** - le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile. Esprimendo invece l'auspicio che "una politica accorta e attenta" possa pervenire alla definizione di **condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città**, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto nuove e usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa.