

## Noleggino e sharing, ANIASA: "Perse 100mila immatricolazioni nel 2021"



**ANIASA**, l'associazione nazionale degli operatori di autonoleggio e sharing, ha riportato i numeri di un 2021 di grande crisi, chiedendo al Governo misure per sostenere il settore

È una crisi profonda quella che stanno vivendo noleggi e car sharing in Italia. Nel 2021 il settore ha perso 100mila immatricolazioni, e poco è stato fatto per tamponare queste perdite. È questa la situazione fotografata da **ANIASA**, l'associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio e dello sharing, e presentata nel corso dell'evento "Next Mobility - Pay-per-use: il motore della transizione ecologica". Le cause di questa crisi? La carenza dei semiconduttori e la mancanza di sostegni da parte delle istituzioni.

**ANIASA**, lo studio rivela come (non) è cambiato il mondo automotive post-Covid

### Noleggino e sharing in crisi, ma sempre più green

Dopo il Covid, l'industria dell'auto ha dovuto affrontare un altro scoglio, quello della crisi dei chip. Un problema a livello mondiale che sta facendo perdere milioni di immatricolazioni e coinvolgendo nelle perdite anche industrie connesse, come quelli dell'autonoleggio e dello sharing. In Italia, nell'ultimo anno, questi settori hanno contato 100mila immatricolazioni in meno a causa dell'assenza di prodotto.

Nel corso dell'evento, a cui ha preso parte anche il **Professor Carlo Cottarelli**, è stata dura la presa di posizione di **ANIASA** nei confronti del Governo. Colpevole, secondo l'associazione, di non avere fatto abbastanza per sostenere l'automotive. *“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 Euro 4 – ha detto il presidente di **ANIASA**, **Massimiliano Archiapatti** - 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”.*

Nonostante la crisi e il calo delle immatricolazioni, infatti, **è in crescita la percentuale di vetture elettrificate nelle flotte**: le nuove auto destinate ai noleggi e allo sharing sono per il 47% ibride plug-in, e per il 30% elettriche. Il settore ha anche una importanza primaria per sostenere il mercato delle vetture green. In Italia, **oltre una vettura elettrificata su tre viene infatti acquistata da società di rent**.

Piano europeo sul clima, chi inquina dovrà pagare di più

### **ANIASA, l'appello al Governo**

Come affrontare questa situazione? **ANIASA** chiede al Governo misure che equilibrino la fiscalità delle auto aziendali con quella degli altri Paesi europei, e di agevolare il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli. Secondo l'associazione, infatti, **la formula “pay-per-use”** sarà il motore della transizione ecologica. *“Senza un cambio di strategia, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai Costruttori cinesi – ha avvertito Archiapatti - 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, 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 le contromisure per risollevare il settore da attuare il prima possibile, secondo il presidente di **ANIASA**. Che ha concluso con una stoccata alle istituzioni: *“queste sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale”.*

Unrae, Crisci: "Stop alle endotermiche nel 2035 una bomba inattesa. Senza un piano, il sistema va in crisi"

## “A volte serve essere provocatori”, Massimiliano Archiapatti al Forum Aniasa 2021

Alla soglia della fine del proprio mandato, il presidente uscente di **Aniasa**, Massimiliano Archiapatti, ha fatto con noi il bilancio su questi complessi ma stimolanti quattro anni di carica e sulle sfide che attenderanno il successore.

**NEXT MOBILITY - Pay-per-use: il motore della transizione ecologica**, questo il claim di lascito di **Massimiliano Archiapatti**, che si prepara a lasciare il ruolo di **presidente Aniasa** dopo quattro anni di mandato.

In occasione del **Forum Aniasa 2021** – svoltosi a Roma lo scorso 15 dicembre con il sostegno di **Birò, Ecoprogram, Geotab e UnipolSai** e la partecipazione del direttore dell’*Osservatorio dei Conti Pubblici Carlo Cottarelli* – assieme al Presidente uscente abbiamo stilato il bilancio di questi quattro anni e delle sfide del futuro.

**Per saperne di più: Forum Aniasa 2021, il noleggio è il motore della transizione ecologica**

Sono stati anni molto intensi, puntellati da alcune soperse poco piacevoli – emergenza Covid, **chip shortage** – ma allo stesso tempo anni di progresso. A cominciare dalla **partnership con European House Ambrosetti**, che ci ha portato a definire una nuova strategia e un nuovo stile comunicativo, rendendoci più presenti e portandoci a riassorbire le fuoriuscite dall’associazione registrate a inizio mandato.



Sono stati anche anni di traguardi concreti. In primis il **bonus per l'incentivazione dell'usato**, settore caro al mondo del noleggio che ha la possibilità di mettere vetture seminuove a disposizione di quelle fasce di popolazione che non possono permettersi l'acquisto di un'auto nuova.

Infine, la **modifica dell'articolo 196 del Codice della strada**, che ha ripristinato le condizioni di sicurezza della circolazione individuando nel trasgressore il reale responsabile delle sanzioni amministrative.

**Approfondisci: Forum Aniasa 2021, il noleggio è il motore della transizione ecologica**

Primo: valutare tutto ciò che le associate riportano. Secondo: dedicare spazio e tempo ai **rapporti istituzionali**, perché le istituzioni avranno un ruolo chiave nello sviluppo della transizione ecologica. Infine, a volte, *essere anche un po' provocatori*, offrendo senza remore la propria visione futura.

Le spiacevoli sorprese di cui parlavo prima, la crisi Covid, la mancanza di prodotto e la pressione economica sulle famiglie, hanno fatto sì che l'attenzione si spostasse **dalla proprietà all'utilizzo**. Oggi ci sono condizioni di mercato propizie a quel cambio di rotta che abbiamo intrapreso e che si riassume nel claim *Next Mobility: pay-per-use (ecco come l'NLT è diventato flessibile e pay per use)*.

**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, “pay for use” motore della mobilità sostenibile



La formula “**pay for use**” è il vero motore della **mobilità sostenibile** e di conseguenza della transizione ecologica posta al centro del piano di resilienza, eppure c'è poca sensibilità della politica e del governo. È questo, in estrema sintesi, il quadro tracciato 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, al quale ha partecipato anche il professor **Carlo Cottarelli**, direttore dell'Osservatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano.

«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 ammonito **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa** – 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 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».

Dati alla mano, 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.

**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 nove 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 nove mesi rispetto al 2019.

Riguardo, infine, al **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).

## Cosa rallenta la ripresa della mobilità sostenibile a noleggio e in sharing



**I dati presentati nel corso di NEXT Mobility – Pay-per-use: il motore della transizione ecologica. A causa dell'assenza di prodotto immatricolate 100.000 vetture in meno. Archiapatti: «Sconcerca 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 un 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 di NEXT Mobility – Pay-per-use: il

motore della transizione ecologica, 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.

Dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, il settore 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.

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 noleggio 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 mld 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 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. Una tendenza che, una volta avviata, 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».*

## Noleggio e sharing: mancano i chip. E la politica...



Foto: Da sinistra, Massimiliano Archiapatti e Carlo Cottarelli

“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 di 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: 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.

## 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.

## 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 (+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

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. **Sconcerata 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”.

## È crisi per il car sharing italiano



Colpa del mercato dei chip in difficoltà: mancano all'appello oltre 100 mila vetture

Obiettivo: tutto pronto entro "Olimpiadi 2024" a Parigi

Piano da 3 miliardi di Euro per raddoppiare fonti rinnovabili entro 2030

Il caso arriverà in Parlamento: richieste deroghe per super car sportive

Il car sharing italiano è in crisi. Mancano all'appello oltre 100.000 immatricolazioni per il settore. Il dato è venuto fuori 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. "Servono misure concrete che equilibrino la...

## La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica rallentano 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".*

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



“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".*

Link all'articolo Originale tutti i diritti appartengono alla fonte.

## 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 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".

**AUTO: ANIASA, CHIP AUTO E SCELTE POLITICA FRENANO RIPRESA MOBILITA' SOSTENIBILE  
A NOLEGGIO E SHARING =**

Roma, 15 dic. (Adnkronos/Labitalia) - "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.

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.

(Dks/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

15-DIC-21 14:31

## **Auto, Aniasa: scelte politica e crisi chip frenano immatricolazioni Ne mancano all'appello oltre 100mila**

Roma, 15 dic. (**askanews**) - "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 da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. 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. 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. 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 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".

**Auto: Aniasa, crisi chip e scelte politiche rallentano ripresa noleggi**

Milano, 15 dic. (LaPresse) - "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, - dice 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: 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. Il noleggio a breve termine - spiega Aniasa - 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 - dice Aniasa - 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 - sottolinea Aniasa - 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. I dati relativi ai 9 mesi - spiega Aniasa - 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"

## EVENTI

## Il noleggio auto nell'era della crisi dei chip

**Mentre l'economia italiana si sta riprendendo, il settore del car rental fa ancora fatica a riportarsi ai livelli pre-Covid. Aniasa, nel corso di un evento che si è svolto ieri a Roma, chiede alla politica un maggior impegno per tutelare un settore rilevante anche nell'ottica della transizione ecologica**

Finita un'emergenza ne è iniziata un'altra. Dopo aver fronteggiato nel 2020 gli effetti della crisi pandemica, il settore del noleggio sta ora vivendo in pieno la crisi dei semiconduttori e la conseguente assenza di prodotto che ha portato a una riduzione decisa delle immatricolazioni nel car rental. A oggi mancano all'appello oltre 100mila 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.

Lo scenario è stato inquadrato ieri nel corso di 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 di **Carlo Cottarelli**, direttore dell'Osservatorio dei conti pubblici dell'Università Cattolica di Milano. Proprio al professore è toccato il compito di offrire alla platea una lettura sull'evoluzione dell'attuale fase economica globale, che ancora una volta si trova a fare i conti con l'incertezza determinata da nuove insidiose varianti del Covid.

### COSA ASPETTARSI PER IL 2022

"Le aspettative del mondo produttivo per il 2022 sono legate ancora una volta all'andamento della pandemia", ha affermato Cottarelli, sottolineando però che "quest'anno l'impatto della crescita è consolidato". Il Pil italiano aumenterà, si stima, intorno al 6,5%. La cosa importante da ricordare è che senza ulteriori chiusure estese, già dal primo trimestre del prossimo anno dovremmo poter raggiungere un livello di Pil che avevamo raggiunto nell'ultimo trimestre del 2019, recuperando quindi i livelli pre-Covid. Ma le incertezze per il futuro restano, e non riguardano solo le nuove varianti. Grandi incognite sono legate all'inflazione e al problema delle forniture. "Questo è da un lato un indicatore positivo, perché significa che c'è molta domanda e il sistema produttivo fa fatica ad adeguarsi, ma dall'altro lato ci sono altri problemi evidenti che riguardano soprattutto l'aumento dei prezzi delle materie prime". Partito dal settore energetico, il rialzo si sta a poco a poco estendendo anche agli altri comparti industriali. Su quanto potrebbe durare questo scenario, Cottarelli ha provato a rispondere descrivendo le due componenti dell'aumento della domanda. "La prima riguarda talune attività che non erano svolte nel 2020 e che sono state spostate nel 2021. La seconda componente è legata alle politiche di sostegno all'economia seguite dai vari Paesi nel mondo, e che hanno creato deficit, cioè potere d'acquisto che è stato immesso nell'economia per sostenerla. Il timore ora – ha affermato – è che le banche centrali abbiano esagerato con le politiche monetarie espansive". (continua a pag. 2)



Da sinistra: Massimiliano Archiapatti e Carlo Cottarelli

(continua da pag. 1)

### COME LA CRISI DEI CHIP AUTO HA IMPATTATO SUL SETTORE

Su tutto questo, per il settore dell'automotive si aggancia un'altra crisi: quella del microchip. Le auto fabbricate oggi sono estremamente bisognose di componenti elettroniche. E questa situazione ha impattato in modo significativo sul settore del noleggio. "La crisi dei chip auto – ha osservato il presidente di Aniasa, **Massimiliano Archiapatti** – sta rallentando ulteriormente il ricambio del nostro parco circolante, il secondo più anziano d'Europa con oltre il 30% di veicoli ante Euro4. Sconcerta – ha detto – 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".

A subire in modo più duro le conseguenze del chip shortage è in modo particolare il noleggio a breve termine che, dopo aver vissuto un primo trimestre difficile e una parziale ripresa nei mesi estivi (grazie soprattutto al turismo interno), ora si trova a fare i conti con l'onda lunga dell'assenza di componenti elettronici, che sta bloccando i flussi di immatricolazioni. Il settore nei primi nove 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 lavoro a distanza, rispetto al 2019 il settore ha visto il proprio business dimezzarsi nei primi nove mesi.

Per quanto riguarda invece 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 ha continuato a crescere (+10% a quota 977mila 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.

### SERVONO SOLUZIONI DI SISTEMA

Secondo Archiapatti, il fatto che si spinga "attraverso decisioni calate dall'alto", le case automobilistiche verso segmenti di produzione che a 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 ammonito il presidente di Aniasa – 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". L'associazione chiede al governo "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 – ha sottolineato Archiapatti – sono le mosse che ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni facilmente prevedibili anche sul versante occupazionale".

### TRANSIZIONE ECOLOGICA: EVITARE APPROCCI IDEOLOGICI

In questo scenario, si inserisce anche un altro importantissimo macrotema, che è quello della sostenibilità. Il Cite, il comitato interministeriale per la transizione ecologica, ha deciso che l'eliminazione graduale (*phase out*) delle automobili nuove con motore a combustione interna dovrà avvenire entro il 2035, mentre per i furgoni e i veicoli da trasporto commerciale leggeri entro il 2040. Questo cambiamento, tuttavia, dovrà tenere conto delle difficoltà di adattamento e delle necessità industriali del settore automotive che deve sopravvivere. Secondo Cottarelli, il tema della transizione ecologica è molto complesso e bisogna evitare risposte ideologiche. "Sappiamo che la transizione ecologica è necessaria, ma le transizioni energetiche sono molto complicate. E sarà difficile trovare una soluzione all'abbattimento della CO2 se non si trova una forma di energia più o meno pulita, come ad esempio il nucleare di quarta generazione, che potrebbe rappresentare una soluzione, laddove le scorie sono riutilizzate fino a che cessano di essere radioattive".

### IL BILANCIO DI UNA PRESIDENZA

L'evento è stato concluso da Archiapatti, in scadenza di mandato, che ha fatto il punto sulla sua presidenza. "Sono arrivato in una fase complessa della storia dell'associazione, segnata dall'uscita di alcune importanti aziende. È stato un momento difficile, che necessitava di un cambiamento rapido, con l'attivazione di riforme che aiutassero l'associazione a essere più efficiente ed efficace. Ci siamo avvalsi della collaborazione di **The European House - Ambrosetti**, che ci ha aiutato nella trasformazione e nel ridefinire il nostro posizionamento, anche in termini di comunicazione, con un significativo aumento della visibilità". Grazie a questo nuovo approccio, la cui evidente conseguenza è stato il rientro nell'associazione delle aziende fuoriuscite, "Aniasa crede di poter giocare un ruolo importante creando le condizioni per essere chiamata ai tavoli di discussione con le istituzioni".

**Beniamino Musto**

## Mobilità a noleggio e in sharing: la crisi dei chip auto e le scelte politiche rallentano la ripresa - Trasporti-Italia.com



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 ecologica

I 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 uso 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.

Link all'articolo Originale tutti i diritti appartengono alla fonte.

## La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica rallentano la ripresa della mobilità sostenibile – Insurzine



“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**, 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**.

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 - ha osservato **Massimiliano Archiapatti, Presidente di Aniasia**, - 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* - ha continuato Archiapatti - 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”.

**Seguici sui nostri canali social: Facebook e Twitter**

**Leggi tutte le nostre notizie cliccando QUI**

Link all'articolo Originale tutti i diritti appartengono alla fonte.

## Perché il mondo del noleggio auto minaccia di passare al nemico, la Cina

Nel bel mezzo di una transizione epocale dall'era del motore a scoppio a quello elettrico, e con l'Italia che (in linea con i rigori della Commissione europea) ha fissato come data definitiva di passaggio il 2035, un altro effetto devastante della pandemia da Covid 19 è tuttora la crisi di mercato di un settore che invece dovrebbe navigare con il vento in poppa.

La fine del 2020 ha segnato, dopo le chiusure obbligate degli impianti produttivi nella prima parte dell'anno, la ripartenza della domanda di componenti e materie prime. Un rimbalzone, che ha mandato in tilt il sistema. Troppa domanda, scarsa l'offerta e prezzi alle stelle. I costruttori, soprattutto quelli premium, hanno risposto alla crisi dei semiconduttori (i microchip ormai indispensabili per auto in cui elettronica e software sono diventate centrali) e ai costi delle materie prime aumentando i prezzi di listino e salvando i margini.

Ma questo stratagemma non potrà andare avanti per sempre. I volumi in netto calo (circa 10 milioni di vetture in meno su scala globale per minori ricavi del settore attorno ai 180 miliardi di euro secondo Boston Consulting Group e AlixPartners) svuotano le concessionarie e le immatricolazioni crollano. Nel 2021 le immatricolazioni di autovetture in Italia toccheranno quota 1.460.000 con un calo del 23,8% sul 2019 e una modestissima crescita sul risultato estremamente depresso del 2020 (5,7%). Non andrà meglio nel 2022, visto che la crisi dei chip proseguirà, per l'incapacità delle fonderie basate soprattutto a Taiwan, in Cina, Corea e Giappone di stare dietro agli ordini. Grazie a investimenti e nuovi impianti la situazione dovrebbe migliorare solo nel 2023.

Di tutto questo ne risente anche la mobilità condivisa e ne risentono le flotte, ovvero quella diversa fruizione delle quattro ruote che dovrebbe essere incentivata per migliorare la qualità della vita nelle nostre città. Basti pensare che oltre 1 vettura elettrificata su 3 vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di noleggio. Le flotte oltretutto alimentano il mercato dell'usato, anch'esso in crisi per mancanza di auto che potrebbero favorire un ricambio nel vetusto parco circolante italiano, che conta oltre il 30% di veicoli ante Euro 4.

“La crisi dei chip auto e le incaute scelte della politica - è la posizione espressa da **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, durante l'evento Next Mobility - Pay-per-use, al quale ha partecipato Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio dei Conti Pubblici dell'Università Cattolica di Milano - 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, il 23% in meno rispetto al 2019. 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".

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. Inoltre 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%. Anche se va sottolineato che la quota di immatricolazioni è pari al 47% per le ibride plug-in e al 30% per le elettriche. Di fatto la modalità pay-per-use, che prevede un **abbonamento** per l'uso dell'auto calibrato sulle necessità del cliente, potrebbe essere una carta importante da giocare ai fini della transizione ecologica.

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



#### 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 comunque consolidato la crescita del giro d'affari dei primi mesi del 2021 raggiungendo i 4,3 miliardi di euro (+4% vs 2019). La **crisi dei chip** ha frenato le immatricolazioni (-4,7%), ma la flotta è cresciuta (+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.

#### Le scelte del governo e l'opzione Cina

“Sconcerta l’assenza di una strategia governativa (nella Legge di Bilancio 2022, ndr) – commenta Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa** – che accompagni la transizione ecologica della mobilità (l’Auto in Italia rappresenta il 10% del Pil, ndr). 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 – 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

Intervento M. Archiapatti (**Aniasa**)

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.

15/12/2021 - by Redazione



"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**, associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha visto anche la partecipazione di **Carlo Cottarelli**, Direttore dell'Ossevatorio dei Conti Pubblici – Università Cattolica Milano.

## 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 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".