

ANIASA&BAIN: PIÙ RICORSO ALLE VETTURE PRIVATE MA ANCHE PIÙ APERTURA VERSO MEZZI CONDIVISI

Il noleggio come soluzione alla transizione eco della mobilità

DI MARCO LIVI

Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facessero prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando, in particolare, il «divario di mobilità» tra chi può e chi non può permettersi la spesa per vetture con nuove motorizzazioni (Suv e vetture grandi). Il noleggio, anche per privati, si candida quindi a essere il motore per una maggiore e più sostenibile diffusione di questi veicoli. Sono queste le principali evidenze emerse ieri a Milano dalla presentazione della ricerca «La mobilità che non cambia», condotta da Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, insieme con la società di consulenza strategica Bain & Company. In particolare, è vero che l'auto personale rimane il mezzo di trasporto più usato (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) ma ora gli italia-

ni sono molto più propensi, rispetto agli anni scorsi, a utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) e i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022).

Tra carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, il temporaneo arresto del mercato potrebbe comunque non essere un problema, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni mille abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Però, il rovescio della medaglia è il progressivo e costante invecchiamento del parco circolante, passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. E su quest'ultimo fronte la soluzione non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (per l'appunto bike sharing e monopattino, tra gli altri), visto che sono concentrate nel solo contesto metropolitano. A conferma, anche le auto full electric (bev) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021 ma sono tuttora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (con una quota del 5,3%). Questo segmento resta ancora poco rilevante, inoltre, con un peso

di circa il 4% sul totale 2021 e un calo del 3,3% nel primo trimestre 2022. Infatti, i consumatori preferiscono gli acquisti ibrido-mild, che non sembrano però avere effetti significativi sulle emissioni finali. Di conseguenza, sempre secondo l'indagine di Aniasa e Bain & Company, il noleggio può essere la leva in grado di «democratizzare le novità», tanto più che i consumatori dichiarano oggi di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

«Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro. Ci sono forti diversità da colmare e il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con formule commerciali semplici, uniformi e comprensibili a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati», ha confermato **Gianluca Di Loreto**, partner Bain & Company. «Peraltro, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza: le auto a noleggio, mediamente più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono una garanzia ulteriore per la sicurezza di automobilisti e pedoni».

— © Riproduzione riservata — ■

Autonoleggio e sharing, perse immatricolazioni per oltre 2,6 miliardi

Rapporto Aniasa

Gli operatori: «Allineare la fiscalità alla media degli altri paesi europei»

Alberto Annicchiarico

In un Paese che ama più che mai muoversi in automobile (73% nel 2021 contro 69% nel 2020), visto che la pandemia non sembra avere spostato gli equilibri, anzi, l'industria del noleggio si candiderebbe a democratizzare un mercato in cui la logica dei margini concentrati sui modelli premium allontana moltissimi italiani dall'acquisto di un'auto nuova e meno inquinante. Il parco circolante è sempre più vecchio: l'età media è passata da 8,8 a 11,5 anni dal 2000 ad oggi. Le immatricolazioni sono scese del 27% da inizio anno. Solo che le scelte del governo in materia di incentivi, da cui il noleggio è escluso, e detraibilità dell'Iva (ferma al 40% dal 2007 contro il 60-100% europei) contrastano chiaramente i piani dei noleggiatori. Un settore che forte di flotte in cui prevalgono le auto pulite (su tutte le ibride plug-in) potrebbe dare un contributo importante sul cammino non facile della transizione energetica.

Il quadro emerge dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla ricerca "La mobilità che non cambia", firmata da Bain & Company. La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ul-

timo, il conflitto in Ucraina hanno frenato la mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro. Le nuove auto sono passate dalle 482.000 unità del 2019 (compresi i veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Noleggio a breve termine e car sharing (ma con un +50% nel I trimestre) restano i settori più colpiti. Il noleggio a lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100mila. La flotta dei veicoli a noleggio resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana. Ma la sostanza resta quella, secondo Aniasa: per raggiungere gli obiettivi europei fissati dal FIT for 55, l'Italia non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei.

«Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità - ha dichiarato il presidente di Aniasa, Alberto Viano -. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Car sharing e noleggio a breve in crisi: mercato dimezzato in Italia

di Francesco Bertolino

La pandemia ha dimezzato il mercato del car sharing e del noleggio a breve termine. Secondo la 21esima edizione del rapporto Aniasa, nel 2021 il settore della mobilità condivisa ha visto le prenotazioni ridursi del 57% e la flotta passare da quasi 8 mila a 6200 vetture (-22%). Una contrazione figlia della riduzione del traffico con il lavoro da remoto e dei timori di contagio, certo. Ancor prima dell'emergenza sanitaria, però, il car sharing faticava a raggiungere tassi di utilizzo tali da coprire i costi di mantenimento della flotta e operava dunque in perdita. Chi invece viaggiava a gonfie vele ed è stato ridimensionato dalla crisi del turismo indotta dal coronavirus è il noleggio a breve termine che l'anno

scorso ha visto le attività diminuire del 51% e il fatturato scendere del 30% a 857 milioni di euro. Ha tenuto invece botta ed è anzi cresciuto il noleggio a lungo termine, incrementando i ricavi del 12% a 8,8 miliardi e ampliando la flotta del 5% a oltre un milione di unità. Nel complesso, la mobilità a noleggio muove un giro d'affari di 12 miliardi e rappresenta il 25% del mercato auto italiano, con quote preponderanti nel segmento delle ibride plug-in (47% del totale immatricolato) e delle elettriche pure (30%). Alla luce di questi numeri l'associazione lamenta l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi all'acquisto messi in campo dal governo. «L'esclusione rivela una visione limitata, ancora al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use», ha osservato il presidente di Aniasa, Alberto Viano. La misura spingerà poi i costruttori a privilegiare nella fornitura di veicoli i privati a discapito delle imprese di noleggio, già molto penalizzate dalle strategie di allocazione degli scarsi prodotti perseguite negli ultimi mesi dalle case auto. Nel primo trimestre, così, le immatricolazioni del lungo termine sono scese del 7%, mentre quelle del breve sono crollate del 70%, con inevitabili ripercussioni sul parco veicoli disponibili in vista della stagione estiva. Se trascurate dai costruttori occidentali, ha avvertito in chiusura Viano, le aziende del noleggio sono pronte a cercare alternative a Oriente, nelle arretranti case cinesi. (riproduzione riservata)

Mobilità a noleggio e in sharing frenata da burocrazia e fiscalità

Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei.

Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del **Rapporto Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel

canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desto preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

Il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano, ha così commentato: *"Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.*

L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario".

Aniasa precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono invece a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.



Dove sta andando la mobilità a noleggio? ANIASA spiega il rallentamento parziale che non fa bene a nessuno

Oggi **ANIASA** ha presentato la **21esima edizione** del suo noto "Rapporto". L'Associazione che in **Confindustria** rappresenta i servizi di mobilità, ha spiegato i dettagli delle tendenze in corso, che toccano il mercato dell'auto ma anche gli interessi di chi in Italia si muove e necessita di veicoli adeguati. Elementi pesanti come pandemia, crisi dei chip e dei cablaggi, oltre che la guerra in Ucraina, hanno **rallentato la mobilità a noleggio e in sharing**, non è certo difficile da comprendere.

© Moto.it

Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni, ovvero circa 2,6 miliardi di euro. Noleggio a **breve termine e car sharing sono più colpiti**, per i cambiamenti nel turismo e nel lavoro in presenza, mentre il **lungo termine regge** anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (il 47% del totale mercato) ed elettriche (30%).

DAZN: guarda lo sport in streaming e on demand!

Abbonati ora

Ann. DAZN

Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei, ricordano da **ANIASA**. Andando nel dettaglio con i dati, scopriamo un peso crescente del noleggio a lungo termine, in prospettiva, con le auto ibride che salgono del 155% e contratti che si estendono (banalmente perché non arrivano tutte le nuove auto come in passato).

Per il noleggio a breve termine, in forte calo, lo "shortage" pesa maggiormente visto il ritmo di sostituzione teoricamente più concentrato. Ora la flotta è tutta oltre l'anno di età, con utenze come quelle degli aeroporti molto peggiorate nei loro volumi di auto prese e sostituite. Ma il presidente **ANIASA** Alberto Viano non vede grigio e anzi, di fronte a certe difficoltà della burocrazia, nel concedere incentivi, arriva a **ventilare l'ipotesi di guardare a oriente** per le forniture di auto, elettrificate.

Forniture che servirebbero, se si pensa che le immatricolazioni complessive del noleggio, sono passate dalle 482.000 del 2019 alle 376.000 del 2021.

© Fornito da Automotoit

“Il nostro Paese è chiamato all’attesa transizione ecologica della mobilità – ha dichiarato il Presidente Viano - per questo l’esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli. L’esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un’evoluzione che porta positive ricadute in termini di sostenibilità e sicurezza, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie”.

Fiscalità

Altro tema forte, spinto da **ANIASA**, è quello della fiscalità per auto a noleggio: oggi su una vettura aziendale media (30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni in Italia ammonta a 5.778 €, meno di **un quinto di quanto ‘scaricano’ le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.**

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una inaccettabile per le imprese che utilizzano vetture aziendali: il livello di detraibilità dell’IVA è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al 31 dicembre. Una **penalizzazione** che crea forte disparità sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno rispetto ai competitors europei”. Spagna, Francia e Germania possono detrarre il 100%”.

La speranza di Viano, e non solo, è che nella prossima Legge di Bilancio si sani la situazione “diventata ormai paradossale” anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

In collaborazione con Automoto.it

Continua

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

Dove sta andando la mobilità a noleggio? ANIASA spiega il rallentamento parziale che non fa bene a nessuno



Perché gli incentivi alle flotte possono far bene all'Italia



Dopo un iter particolarmente lungo gli **incentivi auto 2022** sono - pare - pronti a partire, lasciando però fuori le flotte aziendali. Una scelta quella del Governo più volte criticata dai rappresentanti del settore, e tornata alla ribalta in occasione della presentazione del rapporto **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital), durante la quale il presidente Alberto Viano ha presentato il "peso" del settore in termini di **immatricolazioni** e - soprattutto - nel segmento delle auto elettrificate ed elettriche.

Come già sottolineato nelle scorse settimane infatti quello delle flotte è un mercato da 1 milione di vetture, con le auto ibride plug-in a rappresentare il 47% del totale del mercato e le **elettriche** il 30%. Numeri importanti che si vanno però a scontrare con una mancanza di sostegno da parte dell'esecutivo, che potrebbe essere invece strategica per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del FIT for 55%.

Le più giovani

In un **parco auto circolante** ormai sempre più anziano (l'età media è di 12 anni, col 35% rappresentato da modelli con più di 15 anni sulle spalle) il segmento delle flotte risulta invece,

oltre che con una base sempre più elettrificata ed elettrica, ben più giovane: l'anzianità media è infatti compresa tra 20 e 25 mesi. Questo anche perché, a dispetto delle difficoltà della catena di approvvigionamento di materiali, a ripercuotersi sull'assenza di prodotto, il mercato del **nolegg**io a lungo termine è riuscito a resistere, mentre peggio è andata al segmento del breve termine.

Modelli moderni con bassi livelli di **emissioni** che, una volta dismessi dalle flotte, potrebbero entrare nel mercato dell'usato aiutando a svecchiare il parco circolante e, come sottolineato da Viano, un'auto elettrica rimane sempre emissioni zero, a prescindere dai suoi anni. Un ricircolo del prodotto che, se potesse contare sugli incentivi auto, porterebbe benefici non solo alle aziende ma anche ai privati.

Privati che, tra codici fiscali e partite iva individuali, rappresentano il 18% delle immatricolazioni, segno di come quella del noleggio a lungo termine - tra costi fissi e servizi accessori - rappresenta una scelta non più esclusiva di realtà aziendali.

Noleggio a lungo termine fulcro (flotta crescita del 5% e fatturato a 8,8 miliardi, +12% sul 2020) di un segmento uscito con le ossa rotte dalla pandemia, col car sharing in calo sia come utilizzo (il lavoro da remoto ha giocato un ruolo fondamentale) sia come flotta disponibile, passata da circa 8.000 veicoli del 2019 agli attuali 6.200. Stesso discorso per il breve termine, calato del 51% rispetto al 2021 e flotta ridotta di circa il 33%.

Il problema del fisco

Oltre alla mancanza di incentivi all'acquisto, il mondo delle flotte continua a combattere per una nuova **politica fiscale**, come più volte richiesto e più volte rimandato dai vari Governi che si sono succeduti dal 2007 a oggi, schivando le richieste non solo della categoria ma anche dell'Europa.

Viano ha infatti ribadito come in Italia la **tassazione** sulle auto aziendali sia la più alta nel Vecchio Continente, con la proposta di **Aniasa** di detrazione al 100% per le auto elettriche, al 90% le ibride e al 60% per le endotermiche rimasta - a oggi - lettera morta. Questo perché "L'IVA, assieme all'Irpef, è LA tassa in Italia" e toglierla o abbatterla - come si è visto anche nel mondo dei carburanti, non è certo facile. Viano ha comunque spiegato come il Governo abbia riconosciuto la fondatezza della richiesta, a mancare è il passare dalle idee ai fatti.

Di: Massimo Grassi

++

- Condividi su Facebook
- Condividi su Twitter
- Condividi su LinkedIn
- Condividi su Flipboard
- Condividi su Reddit

- Condividi su WhatsApp
- Manda a email

Auto sempre più centrale per gli italiani anche nel 2022

Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli.



Audi Q4 Sportback e-tron, elettrica

Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “**La mobilità che non cambia – Un’Italia a due velocità**, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” condotta da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità

elettrificata. Per farlo, parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l'App Mappe di Apple.

Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019).

La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il COVID ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-COVID.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.



Dacia Duster, bestseller perché accessibile

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di

motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati

I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

Mercato auto sempre più proiettato verso modelli più grandi...e costosi

Lo studio evidenzia poi come oggi diversi fattori debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. La contemporanea crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino.

È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un rischio concreto di "mobility divide" tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico.

Noleggio, unica strada per una più ampia e sostenibile diffusione dell'elettrico

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di "democratizzare le novità", rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

Le parole di Alberto Viano – Presidente **ANIASA**

“Lo studio conferma la centralità assoluta dell’auto per gli spostamenti degli italiani anche in questa fase di ripresa delle attività lavorative e della socialità. La strada è ormai segnata, l’elettrico è il futuro della mobilità. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento”.

“Il mondo dell’auto si sta preparando per un nuovo futuro e l’Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la sicurezza di automobilisti e pedoni.” spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company.



Ultima modifica: 11 maggio 2022

Ricerca Bain & Company Cresce il divario



Nord contro Sud, vetture nuove - magari elettrificate - contro auto vecchie (e inquinanti), mezzi privati contro... resto del mondo. In Italia il divario tra le diverse realtà cresce. Come sottolineato durante la **presentazione del 21° rapporto Aniasa** anche da **Gianluca Di Loreto**, partner **Bain & Company**, che ha curato la ricerca "La mobilità che non cambia - Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo... e chi non può ancora permetterselo", realizzato per l'associazione confindustriale. "Oggi gli italiani si muovono in auto circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020, ndr), come certifica anche l'app Mappe di Apple", sottolinea Di Loreto. "Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Negli ultimi trent'anni le vendite sono andate su e giù. E nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. L'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo, 670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare, per un parco auto che continua a crescere e diventa sempre più vecchio - e inquinante - passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (come bike sharing e monopattino), diffuse nei contesti metropolitani, dove il parco circolante rappresenta solo il 15,5% del totale, peraltro in calo. Inoltre gli italiani che utilizzano questi mezzi lo fanno in maniera più occasionale, mentre l'uso dell'auto è sicuramente più ricorrente".

Le auto elettriche. Intanto cresce, ma forse troppo lentamente, la penetrazione delle **vetture elettriche**, però quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Chi "elettrifica" la propria auto, preferisce le ibride, in particolare il mild. Ma questo nelle

metropoli, perchè nelle città più piccole e nei paesini scendono le elettriche e resistono o, in alcuni casi, crescono i diesel e i benzina e anche il gas. Insomma, sta aumentando il "divario di mobilità" tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (suv e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Questa trasformazione "fatica ad uscire dalla nicchia degli innovatori e anticipatori, il 2,5 e il 13,5% del totale, secondo la curva di adozione dell'innovazione ideata da Everett Rogers", dice Di Loreto. Il quale precisa come le auto elettriche sono più numerose nelle regioni più ricche e quasi spariscono in quelle più povere e nella categoria d'attacco delle gamme delle Case. Categoria che sempre più Costruttori stanno abbandonando preferendo quelle premium. Per lenire questo divario il **noleggio**, anche per privati, si candida a essere motore di una maggiore e più sostenibile diffusione di questi nuovi veicoli, anche sotto il profilo economico.

La ricerca. L'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) e i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022) riporta la ricerca effettuata su 1.000 consumatori. Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Covid-19 ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-pandemia. La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Le auto full electric (Bev) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione delle Bev. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive. Lo studio evidenzia poi come oggi diversi fattori debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. La contemporanea crescita delle suv (salite dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino. "Se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato, ndr), si prospetta un rischio concreto di 'mobility divide' tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico" spiega Di Loreto, il quale si aggancia al tema di giornata, il noleggio, presentandolo come "l'unica leva in grado di 'democratizzare le novità', rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

Auto: in 2021 crollano noleggi a breve e sharing, tiene long rent

Viano: "Ridurre pressione fiscale per aziende". Rapporto **Aniasa**



Milano, 11 mag. (askanews) – La pandemia e la crisi dei chip pesano sul settore dei veicoli a noleggio che nel 2021 ha visto dimezzarsi i noleggi a breve (-51%) e in sharing (-57% a 5,5 mln), rispetto ai livelli pre-pandemia, mentre ha tenuto il lungo termine (+12% sul 2020 a 8,8 miliardi di euro), grazie ai privati che hanno raggiunto quota 100mila (+55%). E' quanto emerge dalla 21esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione di settore di Confindustria che sottolinea come nel 2021 la flotta del noleggio a breve termine si è ridotta di un terzo come i giorni di noleggio e il giro d'affari, mentre la flotta dello sharing è diminuita a 6.200 vetture (quasi 8mila nel 2019).

A risentirne sono state le immatricolazioni: -106 mila a 376mila unità (auto e veicoli commerciali) per un valore di 2,6 miliardi di euro. La flotta dei veicoli a noleggio resta comunque sopra 1 milione di unità, mentre le immatricolazioni hanno interessato per il 47% vetture ibride plug-in e per il 30% auto elettriche.

Anche nel primo trimestre del 2022 l'andamento è contrastante. Il noleggio a breve termine evidenzia una leggera ripresa rispetto allo scorso anno, ma rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desta preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Prosegue la crescita del giro d'affari del lungo termine (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta che aumenta del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing registra un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia "ben sperare" per il

prosieguo dell'anno.

“Dopo l'assurda esclusione dagli incentivi, è necessario rilanciare la mobilità delle aziende del Paese, allineando al resto d'Europa la pressione fiscale, a partire dai modelli a minori emissioni. Senza il noleggio non c'è ricambio del parco circolante”, afferma il presidente Alberto Viano che chiede al governo di recepire la proposta **Aniasa** di un “graduale riallineamento” a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici.

Secondo **Aniasa** oggi su una vettura aziendale media (valore 30mila euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

The logo for asknews, featuring the word "ask" in a blue sans-serif font, followed by a stylized "e" icon, and then the word "news" in a blue sans-serif font.

Rallentano il noleggio a breve termine e l'auto condivisa, tiene il lungo termine

la Repubblica

“La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei.

Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desti preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità”, ha dichiarato il Presidente **ANIASA** Alberto Viano a margine della presentazione, “Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario”.

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese

italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%”.

“Auspichiamo che”, ha concluso Viano, “il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a ‘scaricare’ le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Marco Catino – Responsabile Ufficio Stampa **ANIASA**- 329-3052068; m.catino@**aniasa**.it

Auto: Aniasa e Bain, con pandemia aumentato uso di mezzi privati

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 11 mag - Gli italiani usano l'auto piu' di quanto non facessero prima della pandemia. Tuttavia, nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti e' praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle citta' del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il "divario di mobilita'" tra chi puo' permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (Suv e vetture grandi) e chi invece non puo' farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida a essere motore di una maggiore e piu' sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. E' il quadro emerso dalla ricerca 'La mobilita' che non cambia - Un'Italia a due velocita', tra chi abbraccia il nuovo...e chi non puo' ancora permetterselo' condotta da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilita', e dalla societa' di consulenza strategica Bain & Company. Dalla ricerca risulta che l'auto personale e' il mezzo di trasporto usato piu' spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto piu' propensi degli anni scorsi a utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilita' e' anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Covid ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 11-05-22 12:30:00 (0233) 5 NNNN

- Europa
- Italia
- Italia Del Nord
- Enti Associazioni
- Confederazioni
- Economia
- Impresa
- Ita

Auto: Aniasa e Bain, con pandemia aumentato uso di mezzi privati -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 11 mag - La penetrazione delle nuove motorizzazioni procede ma con lentezza, concentrandosi soprattutto nelle città del Nord Italia. In particolare, le auto full electric (Bev) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di Bev. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive. In questo quadro, la crescita delle vendite di Suv (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non sta agevolando la transizione. È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un rischio concreto di 'mobility divide' tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (Suv e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico. Si inserisce in questo quadro la possibilità di fare ricorso al noleggio a lungo termine per 'democratizzare le novità', rendendole accessibili ai più. Il noleggio garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

'La strada è ormai segnata, l'elettrico è il futuro della mobilità'. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento', ha commentato Alberto Viano, presidente di Aniasa.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 11-05-22 12:31:00 (0234) 5 NNNN

- Europa
- Italia

- Italia Del Nord
- Ita

Auto: Aniasa, per accelerare transizione allargare incentivi a noleggio e aziende

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 11 mag - 'Il nostro Paese e' chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilita'. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, e' il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli piu' inquinanti'. Lo ha dichiarato il presidente di Aniasa, Alberto Viano, a margine della presentazione dell'ultimo Rapporto dell'associazione. 'L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprieta' del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilita' sempre piu' pay-per-use, un'evoluzione che porta con se' evidenti positive ricadute in termini di sostenibilita' ambientale e sicurezza dei veicoli, nonche' certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario', ha aggiunto Viano. 'Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilita' dell'IVA per le imprese clienti, e' ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparita' di trattamento fiscale sui costi di mobilita' che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%', ha continuato il presidente di Aniasa, concludendo di auspicare che 'il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilita' al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici'.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 11-05-22 12:35:00 (0239) 5 NNNN

- Europa
- Spagna
- Francia
- Germania
- Economia
- Impresa
- Ita

Auto: Aniasa, settore noleggio ha perso 106mila immatricolazioni rispetto a 2019

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 11 mag - La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei. Questi i principali punti della 21esima edizione del Rapporto Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Nel dettaglio, risentendo della crisi, le immatricolazioni complessive del noleggio sono passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 11-05-22 12:32:00 (0235) 5 NNNN

- Europa
- Ucraina
- Economia
- Enti Associazioni
- Confederazioni
- Mercati
- Materie Prime
- Elettrico
- Ita

Aniasa – Soffrono breve termine e car sharing, mentre il lungo è più resiliente

Giù le immatricolazioni per **car sharing** e **rent-a-car**, più resiliente il **noleggio a lungo termine**. Che beneficia anche del **noleggio ai privati**, arrivato ormai a quota 100.000 targhe (+55% di codici fiscali). Altro tema: la **telematica** che continua a essere centrale nella trasformazione in atto del settore, con ben 880.000 auto connesse nel 2021, che diventeranno oltre 920.000 quest'anno. Sono queste le principali risultanze della 21esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione confindustriale che rappresenta il settore dei servizi di mobilità presentato oggi a Milano, per la prima volta, dal neo presidente Alberto Viano. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni, passando dalle 482.000 unità (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021, per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro, anche se la flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra il milione di unità, che hanno percorso oltre 27 miliardi di chilometri. Tra cui molti in maniera green, visto che il noleggio e il car sharing possono contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato, con un +155% anno su anno) ed elettriche (30%, +58%). “Rappresentiamo il 25% del mercato auto sulle immatricolazioni, con un valore medio più alto rispetto al mercato”, ha afferma Viano, sottolineando l'ottima crescita anche sui veicoli commerciali leggeri, spesso elettrificati, del +21% anno su anno. Aggiungendo, però, che “da privato non comprerei un'ibrida, che è una tecnologia di transizione, aspetterei per passare direttamente a una elettrica”.

Fisco “vampiro”. Viano sottolinea ancora una volta – se ce ne fosse bisogno – che senza il mondo così detto “pay-per-use” raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55 sarà impossibile. “E per farlo”, tuona il presidente, “il nostro settore non deve essere penalizzato dal pasticcio degli incentivi che alterano la concorrenza. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal governo rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. Inoltre il nostro Paese non ha alternative e deve allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media europea” dice il presidente. “Su una vettura aziendale media – valore 30.000 euro – il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Germania e Spagna è cinque volte tanto rispetto all'Italia, dove al massimo si detrae 5.778 euro, circa un quarto invece delle aziende di Francia e Gran Bretagna”. Insomma, una situazione inaccettabile per le imprese italiane: il livello di detraibilità dell'Iva per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Perché l'Iva, insieme all'Irpef, sono le tasse in Italia. “E quindi, anche se hanno capito le nostre posizioni, il tutto si risolverà in un tema ragioneristico”, prosegue. “Auspichiamo che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”, questa è la posizione di **Aniasa**. Mentre “per il car sharing vorremmo che si eliminasse la tassa comunale sulle vetture condivise, l'Iva al 10%, come i taxi, Ncc, eccetera, e

che andassero su tutte le piattaforme di mobilità per aumentare la percentuale d'uso", commenta Viano, che sottolinea anche l'importanza della "produzione di un usato di qualità e poco inquinanti da parte del mondo del noleggio".

Il 2021. Il breve termine, dopo una stagione estiva positiva rispetto al 2020, ma con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. "Riattaccare la spina dopo il lockdown e la conseguente riduzione delle flotte è stato difficile, con auto che sempre più si avviano a oltre 12 mesi di anzianità", spiega Viano. E, vista la forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021, anche il car sharing ha sofferto molto, registrando una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8.000 nel 2019). Come detto, è il lungo termine l'unico canale a consolidare il giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020), e a crescere nella flotta gestita (+5%, per la prima volta oltre il milione di veicoli) grazie al ricorso alla prolungamento dei contratti per le aziende, ma anche a un vero e proprio boom dei noleggi dei privati (con solo codice fiscale) che hanno raggiunto i 100.000 contratti, con un +55% rispetto al 2020, numero che sale alle 150.000 unità considerando anche i privati con partita Iva. Tutto ciò malgrado la penalizzazione da parte dei costruttori, che "canalizzano il prodotto dove vi sono margini più alti, ovvero i privati, che vengono anche privilegiati dagli incentivi", commenta il presidente, aggiungendo come "il fascino dell'Oriente sia sempre più attuale, perché il nostro settore è capace di reagire".

Il primo trimestre 2022. Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno, pur registrando tutti negativi gli indicatori rispetto al periodo pre-pandemia: ovvero il fatturato, a -4%, il numero di noleggi, a -22%, i giorni di noleggio, a -2%, e, soprattutto, il crollo delle immatricolazioni, a -70%. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto del 9% nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

Noleggino e car sharing in calo a causa di burocrazia e fiscalità - Travel Quotidiano

 “La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei”.

Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Breve termine: noleggi dimezzati rispetto al pre-pandemia

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

Car sharing ancora in calo

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Noleggio a lungo termine: una crescita guidata dai privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Il primo trimestre 2022

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desta preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

«Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità - ha dichiarato il residente **Aniasa** Alberto Viano a margine della presentazione -. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario».

«Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'Iva per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%».

"Auspichiamo che", ha concluso Viano, "il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi

europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a ‘scaricare’ le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

(Aniasa)

Auto sempre più centrale per gli italiani anche nel 2022



Cresce il “divario di mobilità” tra chi può acquistare le auto elettriche, soprattutto nelle metropoli del Nord Italia e nelle flotte aziendali e chi conserva la vecchia auto, soprattutto al Sud e tra i privati.

Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli.

Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “La mobilità che non cambia – Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” condotta da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo, parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente

l'auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l'App Mappe di Apple.

Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019).

La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il COVID ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-COVID.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati

I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

Mercato auto sempre più proiettato verso modelli più grandi...e costosi

Lo studio evidenzia poi come oggi diversi fattori debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. La contemporanea crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino.

È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un rischio concreto di "mobility divide" tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico.

Noleggio, unica strada per una più ampia e sostenibile diffusione dell'elettrico

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di "democratizzare le novità", rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

"Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti degli italiani anche in questa fase di ripresa delle attività lavorative e della socialità", evidenzia Alberto Viano - Presidente ANIASA, "La strada è ormai segnata, l'elettrico è il futuro della mobilità. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento".

"Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro e l'Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la sicurezza di automobilisti e pedoni." spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

AUTOMOTIVE, trazione elettrica. Nuova survey dell'Osservatorio sulla mobilità aziendale

Le aziende costituiscono il volano della mobilità elettrificata in Italia: le motorizzazioni ibride stanno crescendo in modo significativo nei parchi auto aziendali, il full electric stenta ancora, scontando i tradizionali limiti connessi alla limitata autonomia, ai costi di acquisto elevati, alla carenza di un'adeguata rete infrastrutturale. Sono questi i principali spunti di interesse emersi dalla survey "Mobility Transformation", promossa dall'Osservatorio sulla mobilità aziendale Top Thousand (composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende) e dalla rivista Fleet Magazine. L'indagine è stata condotta su un ampio campione di 103 aziende di ogni dimensione (grandi, medie, piccole e medie imprese) e di diversi settori merceologici (farmaceutica, tour operator, banche, logistica, compagnie aeree, assicurazioni, consulenza, eccetera), per un parco totale gestito di 120.731 veicoli.

ELETTRICO E SENSIBILITÀ DELLE IMPRESE

Essa è stata portata a termine a un anno di distanza dal precedente studio condotto per verificare la sensibilità delle imprese riguardo alle alimentazioni elettriche e mostra un boom dei veicoli ibridi in flotta nelle aziende campione (passati da 6.158 a 10.600, tra auto e LCV), mentre quelli elettrici sono 4.531, contro i poco più di 3.600 della precedente indagine. Tra le differenti soluzioni ibride sul mercato, spicca l'ascesa del plug-in (3.698 vetture) che si avvicina al mild hybrid (4.880). La crescita in volume dei veicoli ibridi, seppur esponenziale, è stata frenata in questi mesi dalla mancanza di prodotto e dai conseguenti ritardi nelle consegne: il 76% del campione è riuscito a inserirli in flotta, nonostante le difficoltà e, dato ancora più rilevante, l'81% li adotterà nei prossimi dodici mesi.

INCREMENTO DI IBRIDO ED ELETTRICO

Nessun dubbio sulle modalità d'uso di questi veicoli: gran parte dei fleet manager (56 su 103) assegna gli hybrid soltanto in uso promiscuo, mentre 23 aziende li hanno inseriti anche nella flotta operativa e nel parco in pool o in sharing; un chiaro segno di come, ormai, l'ibrido venga considerato polivalente e di come in futuro assumerà un ruolo sempre più dominante. Il 15% delle aziende del campione inserirà anche nei prossimi dodici mesi oltre sessanta veicoli ibridi nella propria flotta, il 10% tra trenta e sessanta veicoli e il 41% ne accoglierà un numero compreso tra uno e venti. Per quanto riguarda l'elettrico, invece, lo sviluppo del 2021 è stato meno marcato: solo il 38% degli intervistati ha inserito nel parco veicoli electric vehicles, ma in compenso un buon 53% si dice pronto a sceglierli nel prossimo anno. Per la verità, la stima di crescita dell'ibrido e dell'elettrico sarebbe potuta essere di gran lunga superiore senza l'attuale situazione di incertezza: numerosi fleet manager, infatti, riferiscono di non sapere quanti veicoli green riusciranno ad acquistare, a causa della crisi produttiva e, in alcuni casi per le scelte dei driver.

CRITICITÀ RICONTRATE

Per alcune realtà resta ancora difficile scegliere le auto ibride ed elettriche; lo scenario cambia decisamente a seconda che si parli di auto senza spina (mild e full hybrid) e di quelle con la spina (plug-in hybrid e full electric). Per quanto riguarda le prime, i pochi fleet manager che non le hanno ancora adottate hanno evidenziato, in quasi la metà dei casi, che queste auto sono poco adatte alla mobilità aziendale, mentre una fetta significativa ha rimarcato i canoni di noleggio troppo alti. Per quel che concerne ibride plug-in ed elettriche si evidenziano anche altri fattori: al primo posto c'è sempre la non idoneità dei veicoli alle specifiche esigenze di mobilità, al secondo posto la carenza di infrastrutture, al terzo posto l'autonomia insufficiente. Al quarto posto, anche qui, i prezzi elevati.

I VANTAGGI EVIDENTI

Per chi invece ha già sposato l'elettrificazione della flotta, i vantaggi sono evidenti. Il 73% del campione ha infatti dichiarato che l'adozione delle vetture ibride ed elettriche ha portato benefici: in primis, la compliance con i valori aziendali (indicata dal 54% dei rispondenti), poi la responsabilità sociale di impresa (43%), le agevolazioni alla mobilità (38%) e il risparmio (33%). Al contrario, le problematiche legate all'elettrificazione del parco auto sono quelle ben note: la più sentita (menzionata da 98 fleet manager su 103) è la carenza di infrastrutture, seguita dall'autonomia dei veicoli (58 aziende), dalla resistenza al cambiamento da parte dei driver (34), dai costi maggiori legati a canoni incerti (31) e dall'ecobonus a singhiozzo (22).

INCENTIVI E SCELTE DEL CONSUMATORE

Ma, quanto davvero contano gli incentivi nella scelta delle vetture ibride ed elettriche? In generale, lo studio lascia emergere un concetto importante: chi ha scelto di elettrificare la flotta lo ha fatto per un orientamento green ben preciso, più che per le agevolazioni previste dalla normativa.

Non a caso, sia la tassazione agevolata del fringe benefit per le auto della fascia 0-60 km/h, sia gli eco-incentivi per la maggior parte del campione non sono stati fattori decisivi nella scelta delle auto full electric e ibride plug-in: la prima componente ha inciso solo per il 30% delle aziende, la seconda, addirittura, solo per il 23% degli intervistati. Tra le curiosità: il 13% dei fleet manager intervistati non consente ai dipendenti di scegliere tra diversi modelli ad uso promiscuo, mentre il 72% di coloro che lo permettono, solitamente sottopone al driver una car list «chiusa». Nel 56% dei casi, la dirigenza non è libera di scegliere auto con emissioni superiori a 160 g/km, ovvero quelle maggiormente inquinanti e costose.

(Aniasa)

RAPPORTO ANIASA: BUROCRAZIA E FISCALITÀ FRENANO LA MOBILITÀ A NOLEGGIO E IN SHARING



Presentata la 21esima edizione dello studio realizzato dall'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilità. Il presidente Alberto Viano stigmatizza l'esclusione dagli incentivi per un settore che avrà un ruolo fondamentale nella transizione ecologica. Fondamentale, inoltre, allineare gradualmente la pressione fiscale al resto d'Europa: aziende italiane penalizzate rispetto ai competitor
Parliamo di: **#Aniasa #Car Sharing**

con il Patrocinio del



Ministero delle
infrastrutture e della
mobilità sostenibili



ANIASA
Associazione Nazionale Industria dell'Autoveicolo,
della Sharing mobility e dell'Automotive digital

ALLA GUIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

OTTIMISMO / SOSTENIBILITÀ / PROGRESSO

21°

RAPPORTO

MOBILITY / TOURISM / CAR SHARING / COMPANY CAR / DIGITAL AUTOMOTIVE

IL RAPPORTO PRESENTATO DA **ANIASA** L'11 MAGGIO

Le criticità con cui si trovano a dover fare i conti i settori della mobilità a noleggio ed in sharing sono gli argomenti più sensibili emersi dalla presentazione del rapporto **Aniasa - l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità** -, giunto alla sua 21esima edizione. Approfondita panoramica sulla situazione in cui si trova attualmente ad operare un distretto fondamentale per la buona riuscita della transizione ecologica, la cui crescita è stata però rallentata prima dalla pandemia, poi dalla crisi generata dalla scarsissima disponibilità dei chip auto e, negli ultimi mesi, anche dal conflitto in corso in Ucraina.

Nonostante ciò, il noleggio a lungo termine è riuscito a reggere l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100mila. Pure la flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra un milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). E a questo punto, per raggiungere gli obiettivi fissati dal "Fit for 55", il nostro Paese non ha alternative all'allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei paesi europei.



ALBERTO VIANO

Un quadro d'insieme che si complica quando si prende in considerazione il noleggio a breve termine e il car sharing, i più colpiti nel difficile periodo che si trova ad affrontare un settore che, rispetto al 2019, ha perso oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro. Tematiche che andavano trattate con un differente

approccio secondo il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano, intervenuto a margine della presentazione. “Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l’attesa transizione ecologica della mobilità. Proprio per questo l’esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo in questa primavera dal governo rende oltremodo perplessi – ha dichiarato Viano -. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L’esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use. Un’evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l’Erario”.

Il rapporto fa capire, tra le altre cose, quanto il noleggio a breve termine abbia risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell’assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Questo mentre la forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno contribuito ad originare una contrazione dell’attività di car sharing – rispetto alla pre-pandemia – del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 milioni), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

A venir toccato in modo molto meno marcato dai problemi del momento è stato sicuramente il noleggio a lungo termine, che, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d’affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). Lungo termine che ha anche proseguito a crescere in termini di flotta (+5%), superando per la prima volta il milione di veicoli.

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell’Iva per le imprese clienti è ancora bloccato al 40% dal 2007 e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022 – ha aggiunto Viano -. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei – come quelli di Spagna, Francia e Germania – che possono detrarre il 100%. Auspichiamo che il governo, nella prossima Legge di Bilancio, voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese. Anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

Dal 21esimo rapporto **Aniasa**, infine, si evince come nel primo trimestre dell’anno in corso, il noleggio a breve termine abbia evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno, mentre il confronto con il periodo pre-pandemico vede in negativo indicatori quali fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%).

Preoccupa il crollo delle immatricolazioni (-70%) e invece va sottolineato come sia

cresciuto (+9%) nel primo trimestre il giro d'affari del lungo termine. Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un incoraggiante aumento dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021, dato che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

Auto: in 2021 crollano noleggi a breve e sharing, tiene long rent. Rapporto Aniasa



Milano, 11 mag. (askanews) - La pandemia e la crisi dei chip pesano sul settore dei veicoli a noleggio che nel 2021 ha visto dimezzarsi i noleggi a breve (-51%) e in sharing (-57% a 5,5 mln), rispetto ai livelli pre-pandemia, mentre ha tenuto il lungo termine (+12% sul 2020 a 8,8 miliardi di euro), grazie ai privati che hanno raggiunto quota 100mila (+55%). E' quanto emerge dalla 21esima edizione del Rapporto Aniasa, l'Associazione di settore di Confindustria che sottolinea come nel 2021 la flotta del noleggio a breve termine si è ridotta di un terzo come i giorni di noleggio e il giro d'affari, mentre la flotta dello sharing è diminuita a 6.200 vetture (quasi 8mila nel 2019).

A risentirne sono state le immatricolazioni: -106 mila a 376mila unità (auto e veicoli commerciali) per un valore di 2,6 miliardi di euro. La flotta dei veicoli a noleggio resta comunque sopra 1 milione di unità, mentre le immatricolazioni hanno interessato per il 47% vetture ibride plug-in e per il 30% auto elettriche.

Anche nel primo trimestre del 2022 l'andamento è contrastante. Il noleggio a breve termine evidenzia una leggera ripresa rispetto allo scorso anno, ma rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desta preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Prosegue la crescita del giro d'affari del lungo termine (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta che aumenta del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing registra un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia "ben sperare" per il prosieguo dell'anno.

"Dopo l'assurda esclusione dagli incentivi, è necessario rilanciare la mobilità delle aziende del Paese, allineando al resto d'Europa la pressione fiscale, a partire dai modelli a minori emissioni. Senza il noleggio non c'è ricambio del parco circolante", afferma il presidente Alberto Viano che chiede al governo di recepire la proposta **Aniasa** di un "graduale riallineamento" a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici.

Secondo **Aniasa** oggi su una vettura aziendale media (valore 30mila euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Rapporto ANIASA, qual è il futuro del noleggio auto?



L'Automotive sembra non trovare pace.

Se nel 2020 la pandemia ha rallentato notevolmente i ritmi del mercato, la crisi dei chip auto prima e il conflitto in Ucraina dopo hanno imposto un ulteriore freno a un settore già più volte messo in ginocchio dal susseguirsi di eventi imprevedibili.

E, in questo contesto, a farne le spese è stato (ancora una volta) **il comparto del noleggio**. I numeri presentati da **ANIASA** nel corso della conferenza stampa di oggi a Milano raccontano uno scenario incerto, **frenato anche dalla burocrazia e dalla fiscalità**.

Il Governo comprende le istanze della categoria – ha affermato il Presidente **ANIASA** Alberto Viano – ma ha candidamente ammesso di non poter modificare l'attuale assetto delle entrate fiscali che si sostengono su IVA e Irpef, un elemento che certamente non consente al settore di svilupparsi.

Quello che non si comprende, invece, è il continuo insistere sugli incentivi legati all'acquisto e non al noleggio: a fronte di una domanda crescente frenata da un'offerta di prodotto esigua, l'incentivo all'acquisto rappresenta un danno per l'economia, con dietro una visione tecnica piuttosto miope del noleggio.

L'agonia del breve termine e del car sharing

Le attività più colpite sono state sicuramente quelle legate al noleggio a breve termine e al car sharing.

Il primo ha risentito inevitabilmente della **scomparsa del travelling** nella prima parte del 2021, ma anche del rallentamento del turismo internazionale nel nostro Paese. Nonostante il positivo contributo, nel corso della passata estate la clientela è stata quasi esclusivamente nazionale.

Dati alla mano, **ANIASA** ha evidenziato come rispetto al periodo pre-pandemico, il settore del noleggio a breve termine abbia visto **dimezzarsi le attività e ridursi un terzo della flotta**. Questo, in particolare, ha comportato un approvvigionamento sempre più difficile, soprattutto nei periodi in cui la domanda è stata molto elevata.

Sulla stessa lunghezza d'onda si trova anche il car sharing. A causa della **riduzione della mobilità cittadina** e del **ricorso allo smart working**, i noleggi sono calati del 57 per cento rispetto al periodo pre-pandemico. In questo caso, la flotta di auto disponibili è scesa a 6.200 vetture (contro le 8mila del 2019).

L'attenzione dovrà essere posta ora alla richiesta in aumento dovuta ai mesi estivi: il consiglio è di prenotare per tempo perché potrebbero esserci aumenti anche oltre il 60 per cento sulle tariffe, dovuti naturalmente allo squilibrio delle richieste rispetto al parco auto disponibile, peraltro in costante invecchiamento.

La speranza del lungo termine e i numeri del noleggio

L'altro lato della medaglia è caratterizzato proprio dal mercato del lungo termine, che è riuscito a reggere l'urto anche grazie al **boom di privati con solo codice fiscale** (ormai quasi 100mila).

Questo comparto ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un **fatturato complessivo di quasi 8.8 miliardi**, il +12 per cento rispetto al 2020.

In parallelo, anche la flotta dei veicoli è aumentata del 5 per cento, superando per la prima volta il milione di veicoli.

In generale, a risentire degli eventi più recenti, **sono state le immatricolazioni complessive del noleggio**. Queste sono infatti passate dalle 482mila unità del 2019 (comprehensive di auto e veicoli commerciali), alle 376mila del 2021.

Una piccola contrazione che, però, non arresta **l'importanza del noleggio come protagonista della transizione ecologica**. Il 47 per cento delle vetture immatricolate, infatti, sono ibride plug-in, mentre il 30 per cento elettriche.

Il noleggio a lungo termine si conferma come il fornitore principale della mobilità aziendale. E,

in generale, il segmento capace di assorbire i cicli di breve termine.

Il futuro ruolo del noleggio secondo ANIASA

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l’attesa transizione ecologica della mobilità. Proprio per questo l’esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi”. Queste sono le considerazioni di **Alberto Viano, Presidente ANIASA** che nel corso della conferenza stampa ha approfondito il ruolo che il noleggio può avere nel panorama Automotive e l’importante cambio di rotta richiesto alle istituzioni.

“Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L’esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità più pay-per-use [...]”

Secondo Viano, del resto, questa evoluzione nel concetto stesso di mobilità porta con sé delle **ricadute positive** soprattutto in termini di **sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli**.

Torneremo presto sui numerosi spunti emersi nella Convention **ANIASA** con altri articoli di approfondimento.

Noleggino, nonostante la pandemia numeri in crescita nel 2021



Secondo i dati contenuti nel Rapporto 2022 di **Aniasa**, ha fatto bene il lungo termine mentre hanno sofferto il breve e il car sharing. Sono rallentate le immatricolazioni, ma il settore acquista quasi un'auto ibrida plug-in su due

Dopo la pandemia, che ha azzoppato il breve termine e creato non pochi problemi anche al lungo, l'**autonoleggio** deve ora fare i conti con la carenza di **microchip** e il **conflitto in Ucraina**. Non è un periodo facile per questo settore, che è comunque riuscito a crescere nel 2022, mostrando una grandissima solidità. E se da una parte il contesto di incertezza che si è venuto a creare ha certamente penalizzato le società di autonoleggio, dall'altra le ha favorite: "In tempi incerti sia le aziende che i privati preferiscono infatti ricorrere a forme di noleggio per non dover immobilizzare importanti capitali, che restano così a disposizione per affrontare gli imprevisti", ha spiega **Alberto Viano**, il **presidente di Aniasa**, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità, in occasione della presentazione del **Rapporto 2022**.

Nei dodici mesi che si sono chiusi le indicazioni più incoraggianti sono infatti arrivate proprio dal **noleggio a lungo termine**, che ha comunque dovuto fare i conti con una decisa frenata delle immatricolazioni, e dai contratti sempre per il lungo termine siglati dai privati. Continua invece a far fatica il breve termine che, nonostante la ridotta disponibilità di vetture a causa delle difficoltà delle case automobilistiche, punta a rilanciarsi nel corso di quest'anno.

In attesa che questo avvenga restano sempre sul tavolo le annose **questioni fiscali**, che vedono l'autonoleggio italiano penalizzato rispetto a quello degli altri Paesi europei, e quelle relative agli incentivi per le auto ibride ed elettriche, da cui gli operatori del settore risultano

essere escluse, nonostante vantino tassi di immatricolazioni di vetture “green” decisamente superiori a quelle del mercato nel suo complesso.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l’attesa transizione ecologica della mobilità e proprio per questo motivo l’esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal governo in questa primavera rende oltremodo perplessi - ha detto **Viano** - Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L’esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un’evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l’erario”.

Secondo i dati raccolti nel **Rapporto 2022**, il settore dell’autonoleggio ha immatricolato il **47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche**. Complessivamente però le immatricolazioni sono state pari a 376mila unità, un valore che risulta essere ancora in deciso calo rispetto ai valori pre-Covid (nel 2019 erano state 482mila). Il parco vetture del comparto ha comunque per la prima volta superato la soglia del milione di unità, grazie al fatto che nel lungo termine molti contratti sono stati prolungati. Il fatturato di questo comparto è così cresciuto del 5%, arrivando a 8,8 miliardi di euro. Il numero dei privati che hanno optato per il noleggio a lungo termine ha raggiunto quota 100mila, valore che mostra un balzo del 55% rispetto al 2020 e che sale a quota 150mila se si considerano anche i privati con partita Iva.

Non sono andate altrettanto bene le cose per il **breve termine** che ha visto l’attività dimezzarsi rispetto al periodo pre-pandemia, nonostante il buon andamento del periodo estivo avesse fatto sperare in una ripresa più convincente. Le restrizioni autunnali e invernali, quelle della cosiddetta terza ondata, hanno però spento questa speranza. E analoghe problematiche sono state riscontrate dal **car sharing**.

In attesa di un ritorno alla normalità, che si spera non sia troppo lontana, **Aniasa** auspica ora che nella prossima legge di Bilancio il governo “voglia sanare la paradossale situazione che vede una forte disparità di trattamento nella detraibilità dell’Iva per le vetture aziendali rispetto a quanto avviene negli altri Paesi Ue - ha concluso Viano - Anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

Auto: Aniasa e Bain, mercato auto alle prese con peggiore crisi da anni 70

MILANO (MF-DJ)--Nonostante la ritrovata mobilita', il mercato automotive e' alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva gia' colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi. E' quanto emerge da una ricerca condotta da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilita', e dalla societa' di consulenza strategica Bain & Company, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unita', con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per se' un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i piu' alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato pero' che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'eta' media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessita' di svecchiare la nostra mobilita' non puo' arrivare solo dalle nuove forme di mobilita' (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove pero' e' presente oggi solo il 15,5% del parco circolante. red/cce MF-DJ NEWS

Il Rapporto del Mims Città troppo congestionate: più trasporto pubblico e meno auto



“Le grandi città italiane, in particolare, Roma, Palermo e Torino, sono ancora molto congestionate” dal traffico veicolare e, quindi, è necessaria una svolta verso una diversa forma di mobilità, che disincentivi l’uso dell’auto in ambito urbano. E’ questo, in sintesi, il messaggio principale lanciato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, nel rapporto “Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile”. Innanzitutto, gli esperti del dicastero guidato da **Enrico Giovannini** hanno raccolto dati statistici da diverse fonti come Istat, Eurostat o il Ministero dell’Interno, per delineare un quadro negativo rispetto all’Europa, visto che la situazione è “caratterizzata da una bassa domanda di mobilità urbana sostenibile nelle grandi città italiane, in particolare Roma, Palermo e Torino, ancora molto congestionate nel confronto con città europee di pari dimensioni, a causa dell’elevato tasso di motorizzazione”. Inoltre, si rileva non solo una ridotta estensione della rete di metropolitane, tranvie e ferrovie urbane (meno di 1.400 chilometri contro i 1.900 della Francia, i 2.300 della Spagna e i 4.700 della Germania) ma anche una “bassa” qualità del servizio pubblico locale, soprattutto nel Centro e Sud Italia, collegamenti scarsi, vetustà del parco mezzi, basso livello di digitalizzazione dei servizi e “ancora forti ritardi” per la mobilità condivisa e ciclabile.

Gli obiettivi. Oltre alle criticità, il rapporto presenta anche delle soluzioni per rendere la mobilità locale più sostenibile dal punto di vista, economico, sociale e ambientale. Gli esperti citano, per esempio, un calo del tasso di motorizzazione, riduzione della congestione, maggior efficienza, qualità e accessibilità del trasporto, diffusione dell’approccio “Mobility as a Service (MaaS)” e – ultimo aspetto ma non meno importante – sostituzione totale degli autobus ante Euro5 e transizione verso veicoli a zero emissioni. Si tratta, in sostanza, degli obiettivi

strategici per il 2030 indicati dal Pnrr e sostenuti dalle ingenti risorse provenienti dal Recovery Fund europeo. Lo ricorda lo stesso Giovannini, non prima di sottolineare la necessità di “stimolare l’uso del trasporto pubblico, ancora molto basso soprattutto nel Mezzogiorno e nelle aree suburbane e periurbane dove la qualità del servizio è insoddisfacente e c’è una maggiore propensione a ricorrere all’auto privata”. “E’ necessario – prosegue il ministro - stimolare la domanda di mobilità sostenibile, come il Governo ha fatto di recente introducendo il bonus sugli abbonamenti, disincentivare l’uso dell’auto e creare piattaforme digitali per facilitare la pianificazione degli spostamenti e la scelta dei mezzi anche in base alle emissioni inquinanti e climalteranti prodotte. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la legge di Bilancio 2022 e il Fondo Sviluppo e Coesione mettono a disposizione risorse per migliorare in modo significativo il sistema di mobilità locale”, ma è necessario rivedere anche la regolazione del settore”.

Le risorse e gli strumenti. Giovannini, che ha posto l’accento anche sulla necessità di “rivedere la regolazione del settore” del trasporto pubblico, ha quindi ricordato come, tra Pnrr, Piano Complementare, Legge di Bilancio 2022 e Fondo Sviluppo e Coesione 2021-27, siano previsti investimenti totali per 8,7 miliardi per il trasporto rapido di massa, con l’obiettivo di avere 240 chilometri di nuove metro, tranvie, filovie e funivie. Altri 3 miliardi sono destinati al rinnovo della flotta di autobus, 600 milioni per nuovi treni, 200 milioni per le piste ciclabili e 50 milioni per le sperimentazioni di soluzioni MaaS. Le risorse sono funzionali a raggiungere gli obiettivi ma per farlo sono previsti anche diversi strumenti rivolti sia a stimolare la domanda, sia a migliorare l’offerta. Su quest’ultimo fronte, si indicano maggiori finanziamenti al Trasporto Pubblico Locale, investimenti infrastrutturali, intermodalità, ciclovie e percorsi ciclopedonali, sostituzione dei mezzi più inquinanti con quelli elettrici o a idrogeno, interventi per integrare, anche grazie a piattaforme digitali, i servizi di mobilità a livello locale, miglioramento della regolamentazione, rafforzamento del ruolo del mobility manager, miglioramento delle modalità di affidamento e di gestione del servizio. Dal lato della domanda, invece, sono previsti incentivi per aumentare il ricorso al trasporto pubblico e altre forme di mobilità, strumenti di “pianificazione che evitino picchi di congestione della viabilità”. Quanto all’auto, ossia il mezzo più spesso utilizzato dagli italiani (secondo l’ultima ricerca di **Aniasa** e Bain & Company il suo uso è passato dal 69% del 2020 al 73% del 2021), si parla di “disincentivi all’utilizzo del mezzo privato” e “si citano “campagne di comunicazione e altre misure che possono incidere sui comportamenti individuali, non ultima la sensibilizzazione sulle esternalità negative causate dall’uso dell’auto privata e sui benefici prodotti dalla scelta di mezzi di mobilità sostenibile”. Insomma, l’auto deve sparire dalle città. Che poi avvenga o meno è tutto da verificare.

Noleggio auto e car sharing frenati da burocrazia e fiscalità

Noleggio auto e car sharing sono frenati da burocrazia e fiscalità. Questi due temi sono tra i questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti.

Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Breve termine: noleggi dimezzati rispetto al pre-pandemia

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

Car sharing ancora in calo

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Noleggio a lungo termine: una crescita guidata dai privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Il primo trimestre 2022

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desto preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

Le parole del Presidente **ANIASA** Alberto Viano

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario”.

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell’IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%”.

Le conclusioni

“Auspichiamo che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a ‘scaricare’ le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.



Ultima modifica: 11 maggio 2022

Presentata la 21esima edizione del Rapporto ANIASA



La pandemia e l'aumento dei contagi in Cina, la crisi della supply chain dei chip auto e il conflitto in Ucraina rallentano l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei. Questi sono i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Tema cruciale anche quello degli eco-incentivi.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità”, ha dichiarato il Presidente ANIASA Alberto Viano a margine della presentazione, “Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del

bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario".

"Auspichiamo che", ha concluso Viano, "il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici".

Ricerca: Bain & company e ANIASA su mobilità italiana



ROMA – Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli.

Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “**La mobilità che non cambia - Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo**” condotta da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l'andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo, parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l'App Mappe di Apple.

Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto

che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019).

La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il COVID ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-COVID.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati

I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

Mercato auto sempre più proiettato verso modelli più grandi...e costosi

Lo studio evidenzia poi come oggi diversi fattori debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. La contemporanea crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino.

È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un rischio concreto di “mobility divide” tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico.

Noleggio, unica strada per una più ampia e sostenibile diffusione dell'elettrico

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di “democratizzare le novità”, rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

*“Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti degli italiani anche in questa fase di ripresa delle attività lavorative e della socialità”, evidenzia **Alberto Viano** – Presidente **ANIASA**, “La strada è ormai segnata, l'elettrico è il futuro della mobilità. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento”.*

“Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro e l'Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la sicurezza di automobilisti e pedoni.” spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company.

(I-TALICOM)

Rapporto Aniasa: il noleggio al breve termine e il car sharing sono in crisi



Il noleggio a lungo termine è invece stabile e la flotta italiana ha superato per la prima volta il milione di veicoli

La crisi che attanaglia il mercato dell'auto italiano riguarda anche il car sharing e il noleggio a breve termine. È quanto emerge dalla ventunesima edizione del rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità "La pandemia, la crisi dei chip e il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro.

Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti.

Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000" ha detto Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**.

Poi, guardando allo scenario più ampio, Viano ha aggiunto "La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra il milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%).

Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei". Guardando ai numeri, le immatricolazioni complessive del noleggio, sono scese dalle 482.000 unità del 2019 (auto e

veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Ovviamente, per quanto riguarda il noleggio a breve termine, la forte contrazione del turismo nazionale e internazionale nella prima parte del 2021 è stata determinante.

Dopodiché, la scorsa stagione estiva positiva, seppure con una clientela quasi esclusivamente nazionale, ha permesso di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al periodo pre-pandemico, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei

noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il giro d'affari. Anche l'utilizzo del car sharing nel 2021 è diminuito, sia per la forte riduzione della mobilità urbana sia per il ricorso al telelavoro in modo strutturale. Così i noleggi sono calati del 57% rispetto al periodo pre-Covid, scendendo da 13 a 5,5 milioni, mentre la flotta è diminuita dalle quasi 8.000 vetture del 2019 alle 6.200 attuali. Il noleggio a lungo termine, invece, nel 2021 è cresciuto del 12% rispetto al 2020 con un ampliamento della flotta del 5%. Flotta che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti in essere.

La situazione attuale, tuttavia, non soddisfa Viano che conferma le perplessità dell'Associazione sull'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi appena confermati, perché "Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire la transizione ecologica del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti". L'altra problematica, ormai ultra-decennale, è quella della detraibilità dell'IVA per le imprese italiane che usano auto aziendali. Un valore che dal 2007 è fermo al 40% e che è stato confermato di proroga in proroga, almeno fino alla fine dell'anno. "Questo crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi che le aziende italiane sostengono rispetto a quelle europee che possono detrarre il 100%. Auspichiamo che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia sanare la situazione anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici".

ANIASA, come cambia la mobilità in Italia

Auto sempre più centrale per gli italiani anche nel 2022: cresce il “divario di mobilità” tra chi può acquistare le auto elettriche e chi conserva la vecchia auto



Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli.

Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “La mobilità che non cambia – Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” condotta da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo,

parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l'App Mappe di Apple.

Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019).

La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il COVID ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-COVID.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggiore crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati

I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però

avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

Mercato auto sempre più proiettato verso modelli più grandi...e costosi

Lo studio evidenzia poi come oggi diversi fattori debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. La contemporanea crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino.

È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un rischio concreto di "mobility divide" tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico.

Noleggio, unica strada per una più ampia e sostenibile diffusione dell'elettrico

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di "democratizzare le novità", rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

"Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti degli italiani anche in questa fase di ripresa delle attività lavorative e della socialità", evidenzia Alberto Viano - Presidente ANIASA, "La strada è ormai segnata, l'elettrico è il futuro della mobilità. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento".

"Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro e l'Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la

sicurezza di automobilisti e pedoni.” spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

Scarica il file: cs.doc

ANIASA: rallenta la mobilità a noleggio e car sharing

Presentata la 21esima edizione del Rapporto **ANIASA**: rallentano i business del noleggio a breve termine e dell'auto condivisa, tiene il lungo termine. Flotta stabile sopra il milione di veicoli.



“La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei.

Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Breve termine: noleggi dimezzati rispetto al pre-pandemia

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

Car sharing ancora in calo

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Noleggio a lungo termine: una crescita guidata dai privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Il primo trimestre 2022

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desto preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità”, ha dichiarato il Presidente **ANIASA** Alberto Viano a margine della presentazione, “Proprio per quest' esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario”.

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%”.

“Auspichiamo che”, ha concluso Viano, “il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Rapporto Aniasa 2022: il noleggio a lungo termine resiste alla crisi



Il Rapporto **Aniasa** 2022 (dati 2021, ndr) sulla mobilità *on demand* rivela un comparto con **1,1 milioni di vetture a noleggio** in Italia, il 30% elettriche e il 47% plug in hybrid. Le società affrontano questi anni complicati modulando la durata dei contratti nel canale più redditizio e in salute dei 3: il **noleggio a lungo termine**, per il 77% appannaggio delle auto aziendali.

La fotografia di un comparto che **sostiene l'automotive per il 25%** è stata presentata stamane a Milano dall'associazione che in Confindustria rappresenta la parte della mobilità più innovativa, che anche i privati mostrano di apprezzare.

Nel 2021 la diminuzione delle immatricolazioni nel noleggio ha provocato la perdita di 2,6 miliardi di euro e 106mila vetture.

«La **crisi dei semiconduttori** è stata la più forte, sommata agli stop produttivi degli ultimi due anni. Se a questo aggiungiamo le politiche ostative del Governo sulla fiscalità dell'auto aziendale, il quadro è di una **tempesta perfetta** sulla quale s'innesta ora il conflitto bellico», così Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, in una sintesi.

[Confronta con il Rapporto **Aniasa** 2021]

Rapporto **Aniasa** 2022: company cars la salvezza del NLT

Come dicevamo, il noleggio a lungo termine ha retto meglio le “intemperie” rispetto al breve termine e al car sharing. Il merito va proprio alle **company cars**.

«Qui abbiamo le **auto ibride** che crescono del 155%, le **elettriche** del 58% e gli **Lcv** del 21% – continua Viano -. Inoltre, il trend del prolungamento dei contratti iniziato nel 2020 continua. Infine, l'immatricolato **diesel** diminuisce del 20% in un anno».

Splittando i **clienti del Nlt**, se il 77% è delle imprese, l'8% è pubblica amministrazione e il 5% di Partite Iva individuali, infine ci sono 100mila privati (senza PI) che beneficiano del 15% di risparmi rispetto all'auto di proprietà.

[Leggi del risparmio per i privati con il noleggio a lungo termine]

Invece, il **noleggio a breve termine** (Nbt: turismo e business travel) non ha recuperato la forte contrazione incassata nel 2020. Nel 2021 si è attestato a 2,6 milioni di noleggi (2,1 nel 2020), 56mila immatricolazioni contro le 36mila (erano 87mila nel 2019), un fatturato di 857 milioni contro 595.

Se si confronta con l'esercizio pre-apndemia, la **contrazione** del Nbt resta drammatica: del 51%.

Come ricorderemo il 2021 del noleggio

Il 2021 del noleggio verrà ricordato per **molte fattori critici**: la mancanza di prodotto, parzialmente compensata nel Nlt e totalmente nefasta per il Nbt, su cui ha pesato il crollo dei flussi aeroportuali. Inoltre, il settore vede permanere **in flotta vetture oltre i 12 mesi**, dunque si pone il nodo della manutenzione programmata. Infine, non si dimentichi la penalizzazione delle **strategie di vendita dei costruttori** che hanno praticamente azzerato gli sconti ai noleggiatori. Né il fatto che nuovi competitor si affacciano nell'arena.

Piccola nota positiva: il car sharing comincia a risollevarsi.

Nel 2021 è arrivato a 5,5 milioni di noleggi effettuati con 6.200 vetture in flotta. Evolve con durate più lunghe e servizi ormai standardizzati, come l'igienizzazione. Nel primo trimestre 2022 cresce del 50%. Tuttavia, va ricordato che rispetto al 2019 rimane a -57%, quando si parlava di 13 milioni di condivisioni dell'auto.

In generale, **la telematica** a bordo delle flotte di noleggio si diffonde: sono 920mila le vetture che offrono connettività, contro le 880mila del 2020. Il che significa più sicurezza anzitutto.

Il fascino dell'Oriente e la mancanza di prodotto

Alla luce di quanto esposto, il problema che persiste è quello della **mancanza di automobili nuove**. Alcune Case rimandano a oltre 300 giorni le consegne e la **dura legge di mercato** ha già fatto **lievitare i prezzi** dei noleggi a breve termine.

Federconsumatori rileva il 67% d'incremento a giugno 2022 per il noleggio di un'auto di media grandezza a benzina in Italia. Secondo una ricerca, dal 20 al 26 giugno ci vogliono 634,52 euro contro i 379 dell'anno scorso. Il consiglio di **Aniasa** è il medesimo dell'estate 2021: prenotare con largo anticipo, soprattutto in destinazioni vacanziere popolari.

Come risolveranno i noleggiatori il problema dell'approvvigionamento di auto nuove?

Il pensiero va diretto ai **costruttori cinesi** che si stanno distinguendo sul mercato: ad esempio, il primo brand per le immatricolazioni nelle motorizzazioni plug in hybrid del noleggio a breve termine nel primo trimestre 2022 è Lynk & Co.

Viano: «Abbiamo la capacità di introdurli e può anche essere che offrano **una differente competitività**, è innegabile rappresentino un'alternativa sempre più allettante».

Auto sempre più centrale per gli italiani anche nel 2022: cresce il “divario di mobilità” Aniasa



Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli.

Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “La mobilità che non cambia – Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” condotta da **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo, parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l’auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica

anche l'App Mappe di Apple.

Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019).

La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il COVID ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-COVID.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati

I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

Mercato auto sempre più proiettato verso modelli più grandi...e costosi

Lo studio evidenzia poi come oggi diversi fattori debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. La contemporanea crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino.

È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del

nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un rischio concreto di “mobility divide” tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico.

Noleggio, unica strada per una più ampia e sostenibile diffusione dell'elettrico

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di “democratizzare le novità”, rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

“Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti degli italiani anche in questa fase di ripresa delle attività lavorative e della socialità”, evidenzia Alberto Viano – Presidente ANIASA, “La strada è ormai segnata, l'elettrico è il futuro della mobilità. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento”.

“Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro e l'Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la sicurezza di automobilisti e pedoni.” spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

Auto elettriche e no: il divario della mobilità

la Repubblica

Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli.

Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “La mobilità che non cambia – Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” condotta da ANIASA, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo, parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l’auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l’App Mappe di Apple.

Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019).

La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l’auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli

utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il COVID ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-COVID.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati

I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

Mercato auto sempre più proiettato verso modelli più grandi...e costosi

Lo studio evidenzia poi come oggi diversi fattori debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. La contemporanea crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino.

È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un rischio concreto di "mobility divide" tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico.

Noleggio, unica strada per una più ampia e sostenibile diffusione dell'elettrico

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di "democratizzare le novità", rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

"Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti degli italiani anche in questa fase di ripresa delle attività lavorative e della socialità", evidenzia Alberto Viano - Presidente ANIASA, "La strada è ormai segnata, l'elettrico è il futuro della mobilità. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento".

"Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro e l'Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la sicurezza di automobilisti e pedoni." spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

Reporto ANIASA sul noleggio: soffrono breve termine e car sharing, tiene il lungo termine



Rallentano breve termine e car sharing, tiene il lungo termine: presentata la 21esima edizione del Reporto ANIASA.

Soffrono breve termine e car sharing, più resiliente invece il **noleggio a lungo termine**, che tiene e regge l'urto, trainato anche dai privati. È questo, in sintesi, ciò che è emerso dalla 21esima edizione del Reporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore della mobilità. Tutti i numeri del comparto sono stati presentati oggi (11 maggio 2022 n.d.r.) da **Alberto Viano**, il presidente di ANIASA.

Vediamo, dunque, più in dettaglio quanto è stato detto alla conferenza stampa odierna e come è partito il 2022.

La fotografia di ANIASA

*"La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni per un valore complessivo di **2,6 miliardi di euro**. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al **boom di privati** con*

solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000.

La flotta dei veicoli a nolo **resta salda sopra 1 milione di unità** e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal **FIT for 55**, il nostro paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei paesi europei", dichiara **ANIASA**.

Breve termine: noleggi dimezzati rispetto al pre-pandemia

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale **scomparsa del travelling nella prima parte del 2021** e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale.

Una **stagione estiva positiva**, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

Il car sharing è ancora in calo

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di **car sharing**, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del **57%** dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su **6.200 vetture** (erano quasi 8.000 nel 2019).

Il noleggio a lungo termine cresce anche grazie ai privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della **continua espansione nel canale dei privati**, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi **8,8 miliardi di euro** (+12% sul 2020). È proseguita la **crescita della flotta** (+5%) che per la prima volta **supera il milione di veicoli**, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una **crescita del 55%** rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

E il primo trimestre del 2022?

Nel primo trimestre dell'anno in corso, **il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa** rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desta preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto.

Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

La parola ad Alberto Viano

"Il nostro paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità", ha dichiarato il Presidente ANIASA Alberto Viano a margine della presentazione. "Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più 'pay-per-use', un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario.

Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%".

"Auspichiamo che", ha concluso Viano, "il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici".

ANIASA, infine, precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Il noleggio tra alti e bassi nel rapporto **ANIASA**



La presentazione della 21esima edizione del rapporto **Aniasa** è andata in scena in presenza, quindi un segnale fisico di reale uscita dalla fase di chiusura agli eventi pubblici causa covid. Tuttavia le parole iniziali del Presidente Alberto Viano sono state decisamente in distonia con l'effetto libertà di questi giorni. <<La pandemia, la crisi dei chip auto e il conflitto tra Ucraina e Russia hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni con un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro. Noleggio a breve termine e sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'impatto anche grazie al boom di veicoli noleggiati ai privati che hanno raggiunto quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta sopra il milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride e plug-in (47% del totale del mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT fo 55, il nostro Paese non ha alternative ed allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei.>>

Dopo essersi ripreso nei mesi estivi del 2021, soprattutto grazie al turismo made in Italy, il noleggio a breve termine ha dovuto e sta tuttora fronteggiando l'onda lunga del chip shortage, con il rallentamento delle immatricolazioni. Il rinnovamento della flotta è stato più lento e complesso viste anche le scadenze dei contratti di buy-back sottoscritti con le Case auto e le esigenze del collegato mercato dell'usato. Una situazione non facile per il comparto, che ha registrato il 50% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari

ridotto del 30%. La ripresa dei flussi turistici e dell'economia saranno in quest'ottica fondamentali. I livelli di mercato pre-pandemia potranno essere nuovamente raggiunti soltanto dal 2023-2024, ferme restando le crescenti incertezze degli eventi internazionali. I servizi di car sharing, a causa della ancora parziale ripresa della mobilità cittadina e del turismo, sono stati rapidi nel rimodulare la dinamica dell'offerta, dopo la dura prova sostenuta nel periodo nero della pandemia; un modello di business che è ripartito con una nuova dinamica dell'offerta di mobilità e che continua ad avere un potenziale enorme, con caratteristiche che lo rendono estremamente sostenibile e destinato ad una robusta ripresa.

Anche il noleggio a lungo termine fatica a inflottare veicoli nuovi causa carenza di prodotto. Tuttavia gode della stabilità del business basato su contratti pluriennali e della continua espansione nel canale dei privati. Il noleggio a lungo termine ha così consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). La crisi dei chip si è fatta sentire, ma la flotta è continuata a crescere (+5%), grazie a un più ampio ricorso concordato con la clientela alla proroga dei contratti, una situazione in cui fleet manager e gli uffici delle aziende di noleggio sono impegnati a trovare le migliori soluzioni per garantire i servizi di mobilità. La clientela aziendale è ormai indirizzata alla formula del noleggio a lungo termine, come testimonia la consistenza della flotta (un milione di unità), formula ormai d'obbligo per le PA, in relazione alla attività istituzionale di Consip SpA. Il settore sta sempre più raccogliendo consensi nell'ambito della clientela privata, il canale che si sta sviluppando maggiormente: a fine 2021 sono stati quotati circa 100.000 contratti in essere per soggetti con solo codici fiscali, che arrivano a 150.000 con i soggetti muniti anche di partita Iva. Anche le case auto e la rete dei concessionari sono interessate e coinvolte in questa epocale sostituzione del concetto di proprietà a quello di utilizzo, sempre più in forma di pacchetto di servizi di mobilità. Oggi le autovetture sono diventate investimenti rilevanti, accompagnati da un rapido tasso di evoluzione. Diventa naturale preferire una soluzione come il noleggio, sostenendo i soli costi di utilizzo. Vista l'evoluzione in corso, il noleggio sarà sempre più considerato come uno dei servizi che il cliente può scegliere anche in concessionaria, con il vantaggio di avere a disposizione la migliore tecnologia, senza preoccupazione per il valore residuo.

Mobilità a noleggio e in sharing frenata da burocrazia e fiscalità



Viano al Governo: “Dopo l’assurda esclusione dagli incentivi, è necessario rilanciare la mobilità delle aziende del Paese, allineando al resto d’Europa la pressione fiscale, a partire dai modelli a minori emissioni. Senza il noleggio non c’è ricambio del parco circolante”

“La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l’urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell’auto aziendale alla media dei Paesi europei”.

Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei **servizi di mobilità**.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Breve termine: noleggi dimezzati rispetto al pre-pandemia

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

Car sharing ancora in calo

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Noleggio a lungo termine: una crescita guidata dai privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Il primo trimestre 2022

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desta preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità”, ha dichiarato il Presidente ANIASA Alberto Viano a margine della presentazione, “Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario”.

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%”.

“Auspichiamo che”, ha concluso Viano, “il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Mobilità a noleggio e in sharing: frenata da burocrazia e fiscalità



“La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro.

Mobilità a noleggio – Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l’urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell’auto aziendale alla media dei Paesi europei.

Mobilità a noleggio – 21esima edizione del Rapporto ANIASA

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall’acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Mobilità a noleggio – noleggi breve termine dimezzati

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

Mobilità a noleggio – Car sharing ancora in calo

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Crescita per il noleggio a lungo termine privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Il primo trimestre 2022

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità”, ha dichiarato il Presidente **ANIASA** Alberto Viano a margine della presentazione, “Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario”.

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%”.

“Auspichiamo che”, ha concluso Viano, “il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Redazione Fleetime

Fonte: Press **ANIASA**

Rapporto Aniasa 2022: il noleggio, una certezza in tempi difficili

Per il rent-a-car la crisi brutale innescata dal Covid non è ancora rientrata. Il Noleggio a lungo termine, invece, ha consolidato la crescita del giro d'affari, pur dovendo misurarsi con tutti i problemi dell'industria della mobilità.

È quanto emerge dal **Rapporto Aniasa 2022** - l'annuale bilancio dell'associazione che rappresenta all'interno di Confindustria il settore servizi della mobilità -, giunto alla ventunesima edizione, e che ha tirato le somme dell'anno 2021.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi”, ha dichiarato il Presidente **ANIASA Alberto Viano** a margine della presentazione.



Leggi Anche: Escludere le flotte dagli incentivi? Un freno alla transizione ecologica

RAPPORTO **ANIASA** 2022: IL NOLEGGIO IN ITALIA

La **pandemia**, la crisi dei **chip** auto e, da ultimo, il conflitto in **Ucraina** hanno rallentato la ripresa in generale e l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese in particolare.

Rispetto al 2019 si sono **perse oltre 106mila immatricolazioni** per un valore complessivo di **2,6 miliardi** di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al **boom di Partite Iva**, che hanno raggiunto ormai quota 100.000.

La **flotta** dei veicoli a noleggio resta salda **sopra 1 milione di unità** e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su **quote crescenti di immatricolazioni PHEV ed BEV**:

- ibride plug-in (**47%** del totale mercato)
- elettriche (**30%** del totale mercato)



Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei.

RENT-A-CAR E CAR SHARING DIMEZZATI

Il settore del Noleggio a breve termine ha visto **dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi)** e **ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari**.

Leggi Anche: “Mancano le auto a noleggio”: l’allarme di Aniasa

La ripresa dei flussi turistici e dell’economia saranno in quest’ottica fondamentali, ma i livelli di mercato pre-pandemia potranno essere nuovamente raggiunti, secondo i big player, soltanto dal 2023-2024, ferme restando le crescenti incertezze degli eventi internazionali.



La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l’andamento delle attività di **car sharing**, che hanno registrato una **contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi** (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

TIENE IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Pur di fronte alla carenza di prodotto, il noleggio a lungo termine ha consolidato la crescita del giro d’affari, con un **fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020)**. Punto di forza la stabilità del business, basato su contratti pluriennali e della continua espansione nel canale dei privati.



woman receiving car key from man

La crisi dei chip si è fatta sentire, ma **la flotta è continuata a crescere (+5%)**, grazie a un più ampio ricorso concordato con la clientela alla proroga dei contratti, una situazione in cui fleet manager e aziende di noleggio sono impegnati a trovare le migliori soluzioni per garantire i servizi di mobilità.

La clientela aziendale è ormai indirizzata alla formula del noleggio a lungo termine, come testimonia la consistenza della flotta (un milione di unità), formula ormai d'obbligo per le PA, in relazione alla attività istituzionale di Consip SpA. Il settore sta sempre più raccogliendo consensi nell'ambito della **clientela privata**, il canale che **si sta sviluppando maggiormente**: a fine 2021 sono stati quotati circa 100.000 contratti in essere per soggetti con solo codici fiscali, che arrivano a 150.000 con i soggetti muniti anche di partita Iva.

Anche le case auto e la rete dei concessionari sono interessate e coinvolte in questa epocale sostituzione del concetto di proprietà a quello di utilizzo, sempre più in forma di pacchetto di servizi di mobilità.

Oggi le autovetture sono diventate investimenti rilevanti, accompagnati da un rapido tasso di evoluzione. **Diventa naturale preferire una soluzione come il noleggio**, sostenendo i soli costi di utilizzo. Vista l'evoluzione in corso, il noleggio sarà sempre più considerato come uno dei servizi che il cliente può scegliere anche in concessionaria, con il vantaggio di avere a disposizione la migliore tecnologia, senza preoccupazione per il valore residuo.



FOLLOW US

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

L'articolo Rapporto **Aniasa** 2022: il noleggio, una certezza in tempi difficili proviene da Fleet Magazine.

Rapporto Aniasa: il noleggio al breve termine e il car sharing sono in crisi



Il noleggio a lungo termine è invece stabile e la flotta italiana ha superato per la prima volta il milione di veicoli

La crisi che attanaglia il mercato dell'auto italiano riguarda anche il car sharing e il noleggio a breve termine. È quanto emerge dalla ventunesima edizione del rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità "La pandemia, la crisi dei chip e il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro.

Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti.

Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000" ha detto Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**.

Poi, guardando allo scenario più ampio, Viano ha aggiunto "La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra il milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%).

Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad

allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei". Guardando ai numeri, le immatricolazioni complessive del noleggio, sono scese dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Ovviamente, per quanto riguarda il noleggio a breve termine, la forte contrazione del turismo nazionale e internazionale nella prima parte del 2021 è stata determinante.

Dopodiché, la scorsa stagione estiva positiva, seppure con una clientela quasi esclusivamente nazionale, ha permesso di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al periodo pre-pandemico, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei

noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il giro d'affari. Anche l'utilizzo del car sharing nel 2021 è diminuito, sia per la forte riduzione della mobilità urbana sia per il ricorso al telelavoro in modo strutturale. Così i noleggi sono calati del 57% rispetto al periodo pre-Covid, scendendo da 13 a 5,5 milioni, mentre la flotta è diminuita dalle quasi 8.000 vetture del 2019 alle 6.200 attuali. Il noleggio a lungo termine, invece, nel 2021 è cresciuto del 12% rispetto al 2020 con un ampliamento della flotta del 5%. Flotta che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti in essere.

La situazione attuale, tuttavia, non soddisfa Viano che conferma le perplessità dell'Associazione sull'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi appena confermati, perché "Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire la transizione ecologica del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti". L'altra problematica, ormai ultra-decennale, è quella della detraibilità dell'IVA per le imprese italiane che usano auto aziendali. Un valore che dal 2007 è fermo al 40% e che è stato confermato di proroga in proroga, almeno fino alla fine dell'anno. "Questo crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi che le aziende italiane sostengono rispetto a quelle europee che possono detrarre il 100%. Auspichiamo che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia sanare la situazione anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici".

Noleggino: nel 2021 regge solo quello a lungo termine



TEMPESTA PERFETTA - In Italia, nel 2021, le società di **noleggino** hanno immatricolato 376.000 fra auto e **veicoli** commerciali: in **calo del 28%** rispetto al 2019, anno pre-Covid. Questi i numeri emersi dal 21° rapporto **Aniasa**, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e illustrati dal presidente Alberto Viano oggi durante una conferenza stampa a Milano. Il dato include il noleggino a lungo termine, ossia i mezzi dati in affitto per anni, che non è in crisi, e quello a breve termine (vetture in affitto per qualche giorno o car sharing), che invece rallenta fortemente. Ben definite le **criticità**, riassumibili nell'espressione "tempesta perfetta", scatenata dal coronavirus, dalla crisi dei chip, e dalla guerra Russia-Ucraina con conseguente carenza di cablaggi. Tutte cose che hanno comportato una minore richiesta, ma anche un calo nelle auto a disposizione e aumenti nelle tariffe.

LUNGO TERMINE: PRIVATI IN CRESCITA - Il **noleggino a lungo termine** tiene botta, più o meno stabile con 305.000 immatricolazioni e un giro d'affari di 9 miliardi di euro. Il merito va un po' alla storica solidità del comparto, animato da aziende e professionisti, e un po' alla crescita dei clienti privati senza partita Iva che prendono in affitto le vetture, in costante salita da anni e ora arrivati a quota 100.000.

IL "BREVE" SI DIMEZZA - Si dimezza invece il numero di immatricolazioni relative a vetture per i **noleggini a breve termine**, con 46.000 unità, anche per il crollo dei viaggi di lavoro e di piacere legati alla pandemia; stesso discorso per i "noleggini lampo" del car sharing, con solo 5,5

milioni di utilizzi. E il giro d'affari complessivo è precipitato di un terzo, a 860 milioni di euro.

LE RICHIESTE DEGLI OPERATORI - Viano ha parlato di “mobilità a noleggio e in sharing frenata dalla **fiscalità**, molto **più pressante** in Italia che all'estero”. Auspicando una revisione degli **incentivi**, che dovrebbero partire nei prossimi giorni: “In modo incomprensibile, il noleggio a lungo termine non beneficia dei bonus. Eppure, dà un contributo decisivo alla transizione elettrica. Ogni 100 ibride plug-in vendute nel nostro Paese, infatti, 47 vengono immatricolate dal noleggio lungo. Quota che arriva al 30% per quanto riguarda le elettriche”, ha chiosato il presidente **Aniasa**.

Conferenza stampa **ANIASA** - Gli atti



Si è svolta oggi, 11 maggio, la conferenza stampa di presentazione della 21esima edizione del Rapporto **ANIASA** e della survey “La mobilità che non cambia – Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” condotta da **ANIASA** e dalla società di consulenza strategica Bain & Company,

Questi i principali spunti emersi dal Rapporto dell’Associazione: la pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l’urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell’auto aziendale alla media dei Paesi europei.

In allegato è possibile scaricare cartella con comunicati stampa, immagini e slide dei relatori Alberto Viano - Presidente **ANIASA** e Gianluca Di Loreto - Partner di Bain & Company.

Aniasa, la mobilità in Italia viaggia su due velocità

Per la ricerca, il noleggio a lungo termine leva per le novità



Se gli italiani si muovono più in auto rispetto al periodo pre pandemia, il mercato degli acquisti è fermo e aumenta il divario tra chi può accedere alle nuove motorizzazioni e chi no. Sono questi alcuni dei principali dati emersi dalla ricerca "La mobilità che non cambia - Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo", condotta da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, insieme alla società di consulenza strategica Bain & Company.

"La pandemia, la crisi dei chip auto e il conflitto in Ucraina - ha commentato Alberto Viano, presidente di **Aniasa** - hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale che hanno raggiunto ormai quota 100 mila. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana".

Sempre in base alla ricerca, in Italia cresce lentamente il numero delle vetture elettriche ma quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia, oltre che nelle flotte aziendali. Negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto, per circa il 60% in più di quanto

facevano a gennaio 2020. La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Numeri alla mani, la risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non potrebbe quindi arrivare solo dalle nuove forme di mobilità come bike sharing e monopattino, diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

"Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico - fanno notare **Aniasa** - il noleggio emerge come l'unica leva in grado di 'democratizzare le novità', rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto".

Mobilità a noleggio e in sharing frenata da burocrazia e fiscalità Aniasa



“La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l’urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell’auto aziendale alla media dei Paesi europei.

Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall’acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve

termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Breve termine: noleggi dimezzati rispetto al pre-pandemia

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda.

Car sharing ancora in calo

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

Noleggio a lungo termine: una crescita guidata dai privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Il primo trimestre 2022

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desta preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l’attesa transizione ecologica della mobilità”, ha dichiarato il Presidente **ANIASA** Alberto Viano a margine della presentazione, “Proprio per questo l’esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

L’esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un’evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l’Erario”.

“Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell’IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%”.

“Auspichiamo che”, ha concluso Viano, “il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”.

ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono invece a ‘scaricare’ le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Aniasa: “Noleggio e Sharing frenati da burocrazia e fiscalità”

Viano: “Dopo l’assurda esclusione dagli incentivi, è necessario rilanciare la mobilità delle aziende del Paese, allineando al resto d’Europa la pressione fiscale”



“La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al **2019** si sono perse oltre **106mila immatricolazioni** per un **valore complessivo di 2,6 mld di euro**. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti”. Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei **servizi di mobilità**.

“**Il lungo termine regge** l’urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai **quota 100.000**. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra **1 milione di unità** e il settore si conferma leva strategica per la **decarbonizzazione** della **mobilità italiana**, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di **vetture ibride plug-in** (47% del totale mercato) ed **elettriche** (30%) – spiegano da **Aniasa** – Per raggiungere gli obiettivi fissati dal **FIT for 55**, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell’auto aziendale alla media dei Paesi europei”.

La tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della **crisi dei chip** e dei **cablaggi** ha rallentato la **crescita del settore dei veicoli a noleggio**, incidendo in modo differente sui singoli business della **mobilità pay-per-use**: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine.

A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle **482.000 unità del 2019** (auto e veicoli commerciali) alle **376.000 nel 2021**. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

NOLEGGI "BREVI" DIMEZZATI RISPETTO AL PRE-PANDEMIA

Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della **sostanziale scomparsa del travelling** nella prima parte del **2021** e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare **una decisa crescita rispetto al 2020**, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'**approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda**.

CAR SHARING ANCORA IN CALO

La forte riduzione della **mobilità cittadina** e il ricorso al telelavoro in **modo strutturale** nella prima parte del **2021** hanno caratterizzato l'andamento delle attività di **car sharing**, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del **57% dei noleggi** (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su **6.200 vetture** (erano quasi 8mila nel 2019).

IL LUNGO TERMINE CRESCE CON I PRIVATI

Il noleggio a lungo termine, forte della **stabilità del business** e della continua **espansione nel canale dei privati**, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di **quasi 8,8 miliardi di euro** (+12% sul 2020). È proseguita la **crescita della flotta** (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla **proroga dei contratti** concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del **Rapporto un'analisi sul mercato dei privati** (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: **a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000**. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a **150.000 unità**, considerando anche i privati con partita IVA.

PRIMO TRIMESTRE 2022

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: **fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%)**. Desta preoccupazione

anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una **flotta aumentata del 7%**, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al **primo trimestre del 2021** che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

“Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa **transizione ecologica** della mobilità – ha dichiarato il Presidente **ANIASA Alberto Viano** a margine della presentazione – Proprio per questo l'esclusione delle **auto aziendali** e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il **principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante** e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti”.

Auto: in 2021 crollano noleggi a breve e sharing, tiene long rent

Viano: "Ridurre pressione fiscale per aziende". Rapporto Aniasa

Milano, 11 mag. (**askanews**) - La pandemia e la crisi dei chip pesano sul settore dei veicoli a noleggio che nel 2021 ha visto dimezzarsi i noleggi a breve (-51%) e in sharing (-57% a 5,5 mln), rispetto ai livelli pre-pandemia, mentre ha tenuto il lungo termine (+12% sul 2020 a 8,8 miliardi di euro), grazie ai privati che hanno raggiunto quota 100mila (+55%). E' quanto emerge dalla 21esima edizione del Rapporto Aniasa, l'Associazione di settore di Confindustria che sottolinea come nel 2021 la flotta del noleggio a breve termine si è ridotta di un terzo come i giorni di noleggio e il giro d'affari, mentre la flotta dello sharing è diminuita a 6.200 vetture (quasi 8mila nel 2019).

A risentirne sono state le immatricolazioni: -106 mila a 376mila unità (auto e veicoli commerciali) per un valore di 2,6 miliardi di euro. La flotta dei veicoli a noleggio resta comunque sopra 1 milione di unità, mentre le immatricolazioni hanno interessato per il 47% vetture ibride plug-in e per il 30% auto elettriche.

Anche nel primo trimestre del 2022 l'andamento è contrastante. Il noleggio a breve termine evidenzia una leggera ripresa rispetto allo scorso anno, ma rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desta preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Prosegue la crescita del giro d'affari del lungo termine (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta che aumenta del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing registra un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia "ben sperare" per il prosieguo dell'anno.

"Dopo l'assurda esclusione dagli incentivi, è necessario rilanciare la mobilità delle aziende del Paese, allineando al resto d'Europa la pressione fiscale, a partire dai modelli a minori emissioni. Senza il noleggio non c'è ricambio del parco circolante", afferma il presidente Alberto Viano che chiede al governo di recepire la proposta Aniasa di un "graduale riallineamento" a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici.

Secondo Aniasa oggi su una vettura aziendale media (valore 30mila euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

AUTO: ANIASA, MOBILITA' A NOLEGGIO E IN SHARING FRENATA DA BUROCRAZIA E FISCALITA'

Milano, 11 mag. (Adnkronos/Labitalia) - "La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal Fit for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei. Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. La tempesta perfetta generata dalla pandemia e all'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine. A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche. Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda. La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019). Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato

con la clientela. Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita iva. Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desto preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno. "Il nostro Paese - ha dichiarato il presidente ANIASA, Alberto Viano, a margine della presentazione - è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario". "Alla beffa sugli incentivi -ha sottolineato - se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'iva per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitors europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%". "Auspichiamo che - ha concluso Viano - il governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici". ANIASA precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di

detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

Auto: Aniasa, per noleggio -106.000 immatricolazioni su 2019

(AGI) - Roma, 11 mag. - "La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 mld di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei. Sono questi i principali spunti emersi dalla presentazione della 21esima edizione del rapporto Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. "La tempesta perfetta generata dalla pandemia e all'acuirsi della crisi dei chip e dei cablaggi - spiega una nota - ha rallentato la crescita del settore dei veicoli a noleggio, incidendo in modo differente sui singoli business della mobilità pay-per-use: duramente colpite le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha invece tenuto il lungo termine". A risentirne sono state anche le immatricolazioni complessive del noleggio, passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Nonostante la contrazione, il settore si è confermato protagonista della

transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche. - BREVE TERMINE: NOLEGGI DIMEZZATI RISPETTO AL PRE-PANDEMIA Il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e più in generale dell'assenza del tradizionale apporto proveniente dal turismo internazionale. Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto, rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda. CAR SHARING ANCORA IN CALO La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8 mila nel 2019). - NOLEGGIO A LUNGO TERMINE: UNA CRESCITA GUIDATA DAI PRIVATI Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). È proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela. Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA. - IL PRIMO TRIMESTRE 2022 Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Destra preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto. Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno. "Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità", ha dichiarato il presidente Aniasa Alberto Viano a margine della presentazione, "Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L'esclusione rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più pay-per-use, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario". "Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%". "Auspichiamo che", ha concluso Viano, "il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare

una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici". Aniasa precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 , meno di un quinto di quanto riescono invece a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna

Auto : Aniasa e Bain, mercato auto alle prese con peggiore crisi da anni 70

11-05-2022 | 18:59

MILANO (MF-DJ)--Nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive è alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi.

E' quanto emerge da una ricerca condotta da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano.

Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

Auto: Aniasa e Bain, con pandemia aumentato uso di mezzi privati

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 11 mag – Gli italiani usano l'auto più di quanto non facessero prima della pandemia.

Tuttavia, nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il "divario di mobilità" tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (Suv e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida a essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. È il quadro emerso dalla ricerca "La mobilità che non cambia - Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo" condotta da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company. Dalla ricerca risulta che l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi a utilizzare il car sharing (dal - 54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Covid ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022.

Com-Fla-(RADIOCOR) 11-05-22 12:30:00 (0233) 5

Auto: Aniasa, settore noleggio ha perso 106mila immatricolazioni rispetto a 2019

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 11 mag - La pandemia, la crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese.

Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro. Noleggio a breve termine e car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55, il nostro Paese non ha alternative ad allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei. Questi i principali punti della 21esima edizione del Rapporto Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Nel dettaglio, risentendo della crisi, le immatricolazioni complessive del noleggio sono passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021. Com-Fla-(RADIOCOR) 11-05-22 12:32:00 (0235) 5

Aniasa Soffrono breve termine e car sharing, mentre il lungo è più resiliente



Già le immatricolazioni per **car sharing** e **rent-a-car**, più resiliente il **noleggio a lungo termine**. Che beneficia anche del **noleggio ai privati**, arrivato ormai a quota 100.000 targhe (+55% di codici fiscali). Altro tema: la **telematica** che continua a essere centrale nella trasformazione in atto del settore, con ben 880.000 auto connesse nel 2021, che diventeranno oltre 920.000 quest'anno. Sono queste le principali risultanze della 21esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione confindustriale che rappresenta il settore dei servizi di mobilità presentato oggi a Milano, per la prima volta, dal neo presidente **Alberto Viano**. Rispetto al 2019 si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni, passando dalle 482.000 unità (auto e veicoli commerciali) alle 376.000 nel 2021, per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro, anche se la flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra il milione di unità, che hanno percorso oltre 27 miliardi di chilometri. Tra cui molti in maniera green, visto che il noleggio e il car sharing possono contare su quote crescenti di immatricolazioni di vetture **ibride plug-in** (47% del totale mercato, con un +155% anno su anno) ed **elettriche** (30%, +58%). "Rappresentiamo il 25% del mercato auto sulle immatricolazioni, con un valore medio più alto rispetto al mercato", ha affermato Viano, sottolineando l'ottima crescita anche sui veicoli commerciali leggeri, spesso elettrificati, del +21% anno su anno. Aggiungendo, però, che "da privato non comprerei un'ibrida, che è una tecnologia di transizione, aspetterei per passare direttamente a una elettrica".

Fisco "vampiro". Viano sottolinea ancora una volta - se ce ne fosse bisogno - che senza il mondo così detto "pay-per-use" raggiungere gli obiettivi fissati dal FIT for 55 sarà impossibile.

"E per farlo", tuona il presidente, "il nostro settore non deve essere penalizzato dal pasticcio degli **incentivi** che alterano la concorrenza. Proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal governo rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. Inoltre il nostro Paese non ha alternative e deve allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media europea" dice il presidente. "Su una vettura aziendale media - valore 30.000 euro - il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Germania e Spagna è cinque volte tanto rispetto all'Italia, dove al massimo si detrae 5.778 euro, circa un quarto invece delle aziende di Francia e Gran Bretagna". Insomma, una situazione inaccettabile per le imprese italiane: il livello di detraibilità dell'Iva per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022. Perché l'Iva, insieme all'Irpef, sono le tasse in Italia. "E quindi, anche se hanno capito le nostre posizioni, il tutto si risolverà in un tema ragioneristico", prosegue. "Auspichiamo che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici", questa è la posizione di **Aniasa**. Mentre "per il car sharing vorremmo che si eliminasse la tassa comunale sulle vetture condivise, l'Iva al 10%, come i taxi, Ncc, eccetera, e che andassero su tutte le piattaforme di mobilità per aumentare la percentuale d'uso", commenta Viano, che sottolinea anche l'importanza della "produzione di un usato di qualità e poco inquinanti da parte del mondo del noleggio".

Il 2021. Il breve termine, dopo una stagione estiva positiva rispetto al 2020, ma con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d'affari. "Riattaccare la spina dopo il lockdown e la conseguente riduzione delle flotte è stato difficile, con auto che sempre più si avviano a oltre 12 mesi di anzianità", spiega Viano. E, vista la forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro in modo strutturale nella prima parte del 2021, anche il car sharing ha sofferto molto, registrando una contrazione rispetto al pre-pandemia del 57% dei noleggi (da 13 a 5,5 mln), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8.000 nel 2019). Come detto, è il lungo termine l'unico canale a consolidare il giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020), e a crescere nella flotta gestita (+5%, per la prima volta oltre il milione di veicoli) grazie al ricorso alla prolungamento dei contratti per le aziende, ma anche a un vero e proprio boom dei noleggi dei privati (con solo codice fiscale) che hanno raggiunto i 100.000 contratti, con un +55% rispetto al 2020, numero che sale alle 150.000 unità considerando anche i privati con partita Iva. Tutto ciò malgrado la penalizzazione da parte dei costruttori, che "canalizzano il prodotto dove vi sono margini più alti, ovvero i privati, che vengono anche privilegiati dagli incentivi", commenta il presidente, aggiungendo come "il fascino dell'Oriente sia sempre più attuale, perché il nostro settore è capace di reagire".

Il primo trimestre 2022. Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno, pur registrando tutti negativi gli indicatori rispetto al periodo pre-pandemia: ovvero il fatturato, a -4%, il numero di noleggi, a -22%, i giorni di noleggio, a -2%, e, soprattutto, il crollo delle immatricolazioni, a -70%. Il giro

d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto del 9% nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%) rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.