

Gli italiani post pandemia? Preferiscono prendere la macchina anche se è vecchia

Il mercato delle auto è in crisi e aumenta inoltre il divario tra chi può permettersi grandi vetture e chi invece non può farlo

ROMA – Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facessero prima della pandemia. Però il mercato delle automobili è in forte crisi, le auto in circolazione ‘invecchiano’ e i nuovi veicoli elettrici stentano a prendere piede, anche per una questione economica. Il quadro che si sta delineando, secondo una ricerca di settore, è quello di una divisione netta tra chi può permettersi auto costose (Suv e grandi vetture) e chi non può proprio permettersi di avere un mezzo e quindi in futuro dovrà spostarsi con il trasporto pubblico locale. In tutto ciò, molti ricorrono al noleggio, che piace perchè permette di mettersi al volante dei ‘macchinoni’ senza spendere cifre inarrivabili.

LA RICERCA

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.

APPREZZAMENTO PER IL CAR SHARING E MONOPATTINI ELETTRICI

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.

MERCATO AUTOMOTIVE IN FORTE CRISI

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 AL NORD ITALIA E NEL MONDO FLOTTE

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.

AUTO SEMPRE PIÙ GRANDI E COSTOSE

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.

LEGGI ANCHE: [Nasce Aci Radio: l'informazione per automobilisti alza il volume](#)

NOLEGGIO, UNICA STRADA LA 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”.

DIVERSITÀ DA COLMARE PER IL FUTURO DELLE AUTO

“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: Aniasa e Bain, sempre pi centrale per gli italiani pure nell'anno in corso

MILANO (MF-DJ)–Oggi gli italiani si muovono in automobile più di quanto facevano 1^a della epidemia.

Malgrado questo maggiore ricorso alle 4 ruote, il mercato degli acquisti e praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.

Si sviluppa lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali.

Sta incrementando 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, pure per privati, si candida a essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, circolazione 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 anche ora 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 durante 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, inizia da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad usare massivamente l'auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-epidemia (a gennaio 2020), come certifica pure l'App Mappe di Apple. Questa crescita nei flussi di mobilità – si legge in un comunicato – riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto che il livello di turismo internazionale si attesta anche ora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019). La ricerca effettuata su 1.000 fruitori conferma ulteriormente questi trend: l'auto personale e 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 usare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% di quest'anno) e i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% di quest'anno).

Alla base di questa ritrovata mobilità e pure il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Coronavirus ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi ridiscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nell'anno in corso.

Praticamente quasi come nel periodo pre-Coronavirus. red/cceMF-DJ NEWS1118:49 mag 2022 May 11, 2022 12:50 ET (16:50 GMT)

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)



Gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante ciò, il mercato degli acquisti è 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, mentre aumenta 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 questi alcuni risultati 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, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company.

Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità elettrificata.

La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente alcune evidenze: 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). 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 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.

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”, afferma 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”.

Auto sempre più centrale per gli italiani anche nel 2022: lo studio ANIASA e Bain & Company



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). Però si continua 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.

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.

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).

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

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.

Load Error

© Fornito da Il Sole 24 Ore

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 ultimo, 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 nolo 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».

Continua

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

Gli italiani post pandemia? Preferiscono prendere la macchina anche se è vecchia



Il mercato delle auto è in crisi e aumenta inoltre il divario tra chi può permettersi grandi vetture e chi invece non può farlo

Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facessero prima della pandemia. Però il mercato delle automobili è in forte crisi, le auto in circolazione 'invecchiano' e i nuovi veicoli elettrici stentano a prendere piede, anche per una questione economica. Il quadro che si sta delineando, secondo una ricerca di settore, è quello di una divisione netta tra chi può permettersi auto costose (Suv e grandi vetture) e chi non può proprio permettersi di avere un mezzo e quindi in futuro dovrà spostarsi con il trasporto pubblico locale. In tutto ciò, molti ricorrono al noleggio, che piace perchè permette di mettersi al volante dei 'macchinoni' senza spendere cifre inarrivabili. 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. 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. 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. 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.

Dire

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



Gli operatori: «È urgente allineare la fiscalità alla media degli altri Paesi europei»

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 ultimo, 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 nolo 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».

Aniasa, Codice Strada fermo, noleggio vessato da Comuni per violazioni clienti

Roma, 13 set. (Labitalia) - Con i lavori del Codice della Strada ormai fermi da luglio 2019, è necessario chiarire una volta per tutte il tema del pagamento delle multe comminate ai clienti delle società di noleggio, oggi al centro di un vero e proprio meccanismo perverso: nell'attuale situazione di crisi le Pubbliche Amministrazioni sempre più spesso notificano direttamente alle aziende di noleggio (più facili da identificare e solvibili rispetto soprattutto ai clienti stranieri) i verbali per le infrazioni al Codice della Strada commesse dai driver delle loro auto. Una pratica sbagliata e pericolosa che rende meno sicure le nostre strade, deresponsabilizzando gli automobilisti, e che produce gravi danni economici per il settore. È questa la denuncia sollevata da **Aniasa**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità, e segnalata anche dall'interrogazione presentata dal deputato di Italia Viva Sara Moretto, che spiega come il Nuovo Codice della Strada stabilisca dal 1994 che, in caso di violazioni commesse alla guida di veicoli a noleggio, la persona che ha sottoscritto il contratto sia responsabile insieme all'autore dell'infrazione. Si tratta di una norma, in linea con tutte le legislazioni europee, che mira alla piena responsabilizzazione del soggetto alla guida del veicolo, come più volte riconosciuto anche dalla stessa direzione generale della polizia stradale. Sebbene l'attuazione della normativa sia ormai consolidata, alcune sentenze hanno di recente fornito una discutibile interpretazione della norma, generando una grave incertezza applicativa. Nonostante quanto riportato dal viceministro Alessandro Morelli, durante il Question Time in Commissione Trasporti della Camera in risposta all'atto di controllo di Italia Viva, il comparto delle società di noleggio continua a soffrire per la mancata corretta applicazione, da parte di alcuni Comuni, delle deroghe al vincolo di responsabilità solidale nei casi in cui il proprietario non è a bordo del veicolo. Infatti, durante gli ultimi 18 mesi di emergenza epidemiologica si è registrato un pericoloso trend da parte di queste amministrazioni che, per motivi legati ad una propria inefficienza burocratica, notificano direttamente alle aziende di noleggio (già duramente provate dalla crisi) multe ed azioni esecutive massive riguardanti gli ultimi 5 anni, senza richiedere preventivamente di conoscere i dati dell'effettivo trasgressore. "Il settore - evidenzia il presidente **Aniasa**, Massimiliano Archiapatti - già squassato dalle conseguenze della pandemia, oggi non può attendere che ripartano i lavori di revisione del Codice della Strada, è necessario che il governo intervenga per rendere ancora più chiara l'attuale norma e non dare spazio a pericolose interpretazioni, sancendo la responsabilità unica del driver per le infrazioni al Codice della Strada. In caso contrario, oltre al danno per il settore, i cui veicoli sono destinatari ogni anno di 2 milioni e mezzo di contravvenzioni, si deresponsabilizza gli automobilisti alla guida delle auto a noleggio, mettendo a rischio la sicurezza sulle nostre strade".

');

Tweet

Seguici:

newsletter

 **Print**  **PDF**

Chi prende un'elettrica nuova (magari aziendale) e chi tiene la vecchia auto: cresce il "divario di mobilità" tra gli italiani



- Dati forti dalla ricerca **ANIASA** / Bain & Co.: metropoli e Nord puntano sull'auto alla spina, non il resto d'Italia. Il noleggio costituisce uno strumento capace di velocizzare l'elettrificazione del parco circolante, ma intanto crisi, scelte delle Case e Regole politiche non fanno che mettere in difficoltà l'automobilista medio

Ma, la mobilità cambia davvero in Italia? Sì, cambia, eccome. Diversamente da quanto si dica e preveda però, secondo certe fonti o ispirazioni volte a un futuro che si rivela non così elettrificato. Almeno per gran parte del Bel Paese. Parlando di sostanza data dal più recente studio e non di previsioni, gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia, eppure il mercato è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.

Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, ma 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 segmenti superiori, non sempre le "piccole") rispetto a 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 ma... Ci sono parecchi ma.

Potremmo dire che è questa la sintesi derivante e molto logica per chi si guardi intorno, da un

interessante studio diffuso da **ANIASA** e realizzato grazie a Bain & C. Nel dettaglio si parla di una mobilità “che non cambia” sotto molti punti di vista e l'Italia procede così a due velocità.

**Grafico 12 - Andamento immatricolazioni auto in Italia.
2001-2021**



Fonte: Unrae

Sempre più auto, ma più vecchie

Eppure negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto: il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia, come certifica anche l'App Mappe di Apple. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori, conferma il trend: l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (73%). Alla base di questa situazione anche il ritorno sui luoghi di lavoro, mentre il mercato auto è nella peggior crisi dagli anni Settanta (pandemia, carenza di chip e cablaggi, conflitto in Ucraina... una tempesta potremmo dire).

In ogni caso, l'Italia mantiene un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo: circa 1,5 auto per nucleo familiare. Il nodo è che invecchia sempre più il circolante: dal 2000 a oggi l'età media di 8,8 anni è arrivata quasi a 12 anni. L'euro3 insomma, con le mitiche Fiat Punto 188 e Panda, se va bene 169 tanto per dire le più popolari numericamente, invece di certi SUV connessi presenti nei capoluoghi, dai prezzi di listino sempre più alti.

**Tabella 5 - Domanda aggregata di automobili
2016-2021 Italia**

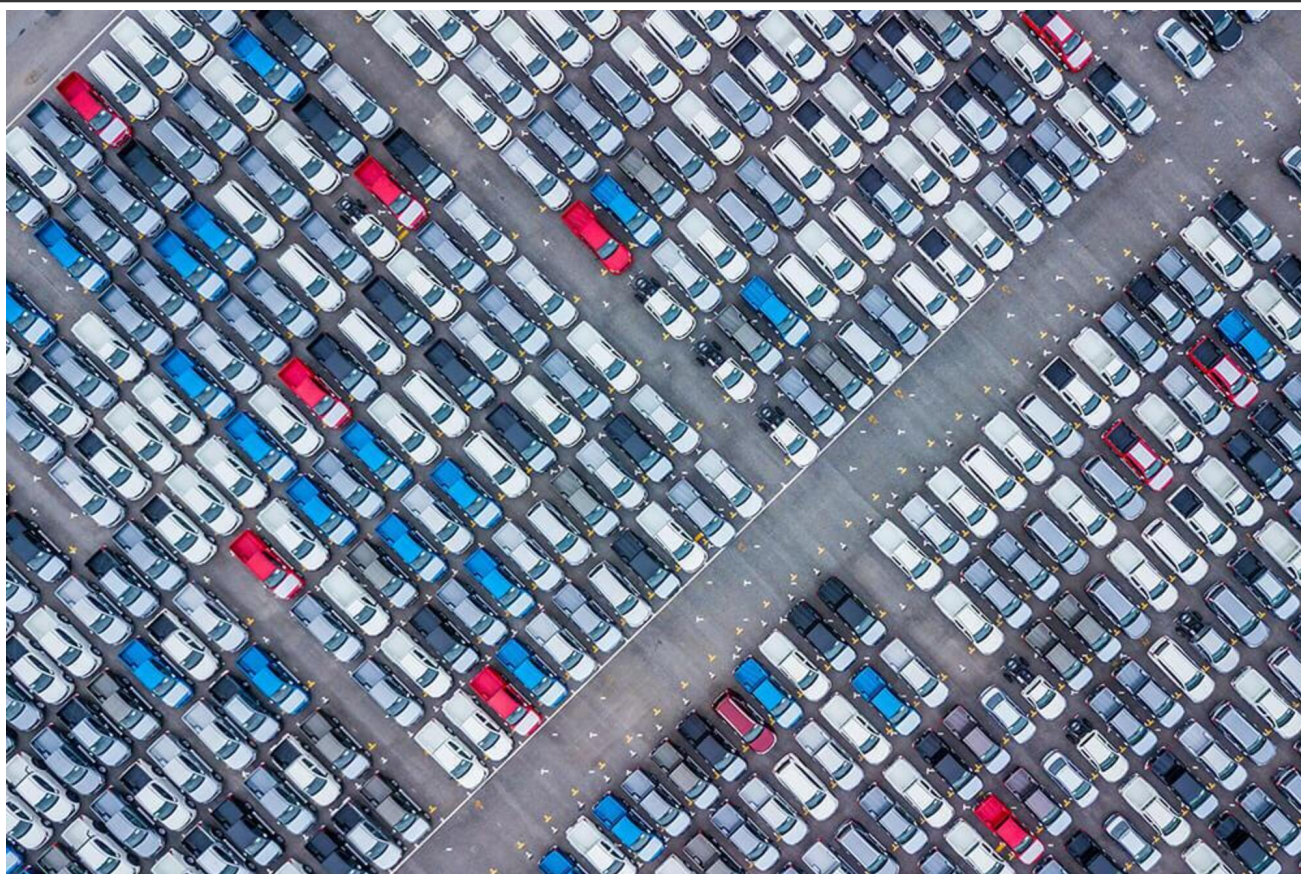
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nuovo '000	1.847	1.988	1.924	1.927	1.394	1.475
var % vs anno prec.	17%	8%	-3%	0%	-28%	+6%
Usato netto '000	2.820	2.951	3.090	3.103	2.677	3.032
KM 0 '000	-147	-215	-207	-161	76	50
Usato netto - KM 0	2.673	2.736	2.883	2.942	2.601	2.982
var % vs anno prec.	3%	2%	5%	2%	-12%	+15%
Totale domanda '000	4.520	4.724	4.807	4.869	3.995	4.457
var % vs anno prec.	8%	5%	2%	1%	-18%	+12%

Fonte: elaborazioni Fleet&Mobility su varie fonti

Auto elettriche

Le auto elettriche (BEV) aumentano nel 2021, ma restando concentrate nelle grandi metropoli del Nord (5,3% il valore massimo) grazie a persone inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare evidente infatti la correlazione tra reddito pro-capite e penetrazione di BEV. Il segmento delle tanto chiacchierate auto a batteria in Italia cresce ma resta poco rilevante, addirittura, dicono in **ANIASA**, in calo al 3,3% nel primo trimestre 2022 (dimezzato nel canale privati; sceso all'1,8%).

Insomma, osservando i molti dati dello studio oggi e forse anche domani, ci sono diversi fattori, tanti, che devono allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. Addirittura qualcuno si potrebbe spaventare, perché se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (il popolarissimo segmento A che passa dal 18% a un 6% del mercato), si prospetta quel rischio di "mobility divide" tra chi potrà permettersi le auto moderne, connesse alla spina e chi non solo non potrà averle (specie di certi marchi che palesano l'abbandono delle piccole in gamma) ma dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, altro tallone d'Achille oltretutto assente nel dibattito pubblico attuale.



Noleggio sostenibile

A fronte di queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico tricolore (diverso da altre nazioni) al timore che i prezzi delle batterie salgano, in **ANIASA** giustamente fanno il loro gioco, spingendo anche politicamente (ne sapremo qualcosa, ascoltando intervistando il Ministro a Verona prossimamente, per ADD). Il noleggio emerge come leva in grado di democratizzare certe novità auto, rendendole accessibili. Il noleggio a lungo termine, soprattutto garantisce un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Nel canale privati (con solo codice fiscale, non P.IVA) il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. Tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è il 28% per chi acquista e scende al 9% per quelle che noleggiavano. Intanto, gli attesi ecobonus varranno soprattutto per l'offerta e non per la domanda di auto a noleggio.

“Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti - evidenzia Alberto Viano, Presidente **ANIASA** - La strada è segnata, l'elettrico è il futuro e Il noleggio costituisce 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. 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 deprezzamento”.

Auto elettriche accessibili a pochi. La soluzione più economica e sostenibile è il noleggio



Il futuro della mobilità è l'elettrico, ma non tutti possono permetterselo visti i costi. Strumento efficace e sostenibile per una più rapida elettrificazione del parco circolante è il noleggio.

Così emerge da una ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company che evidenzia come cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali.

Elettrico in crescita ma solo nelle metropoli del Nord Italia

In particolare 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. 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.

La soluzione più economica? Il noleggio

Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. 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).

Rapporto **Aniasa**, il punto su mobilità a noleggio e in sharing



“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). Ha continuato a crescere invece la 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.

di Franco Metta

Auto elettriche accessibili a pochi. La soluzione più economica e sostenibile è il noleggio



MILANO (Finanza.com)

Il futuro della mobilità è l'elettrico, ma non tutti possono permetterselo visti i costi. Strumento efficace e sostenibile per una più rapida elettrificazione del parco circolante è il noleggio.

Così emerge da una ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company che evidenzia come cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali.

Elettrico in crescita ma solo nelle metropoli del Nord Italia

In particolare 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. 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.

La soluzione più economica? Il noleggio

Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. 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).

Aniasa: burocrazia e fiscalità frenano mobilità a noleggio e in sharing



Pandemia, crisi dei *chip* auto e 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 anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale. 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 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. Il rapporto fa presente che 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 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 100mila. Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150mila 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 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". Il presidente sottolinea che "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".

La mobilità che non cambia – Un'Italia a due velocità « LMF Lamiafinanza - lamiafinanza



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.

Autore: LMF LaMiaFinanza

Aniasa, auto sempre al centro.



MILANO - Anche in questo periodo di post pandemia, l'automobile continua a essere il mezzo privilegiato dagli italiani per gli spostamenti, anzi, per timore di possibili contagi, il suo utilizzo è cresciuto di circa il 60% rispetto al periodo pre-Covid. E' quanto emerge dal 21esimo rapporto **Aniasa**, l'associazione aderente a Confindustria che rappresenta imprese e servizi di mobilità, dal titolo "La mobilità che non cambia. Un'Italia a due velocità tra chi abbraccia il nuovo e chi non può ancora permetterselo".

Quello che emerge dalla ricerca è uno scenario tra luci e ombre: "Nonostante un sempre maggiore utilizzo dell'auto e la conferma della sua assoluta centralità negli spostamenti degli italiani", spiega Alberto Viano, presidente **Aniasa**, "il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare". Stando ai dati infatti si registra un aumento delle vetture elettriche in circolazione, ma si tratta prevalentemente di acquisti effettuati al nord, da cittadini che possono permetterselo grazie a un più alto reddito mentre il sud continua ad arrancare e per gli spostamenti ci si continua ad affidare alla propria vecchia auto".

Strada da percorrere

Per quanto riguarda il noleggio, il settore non è riuscito ancora a recuperare il terreno perduto nei periodi più critici, quando è stato imposto il blocco degli spostamenti. "Ora" sottolinea il presidente Viano, "oltre alla pandemia e alla conseguente crisi dei chip auto, anche il conflitto in Ucraina, grande paese manifatturiero, sta contribuendo al rallentamento della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese".

I numeri del rapporto indicano che rispetto al 2019 si sono perse oltre 106mila immatricolazioni per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro. A farne le spese sono soprattutto breve termine e car sharing che faticano a riprendere quota. Va meglio il lungo termine grazie al boom di utilizzi da parte dei privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto quota 100mila.

Quanto alla flotta i veicoli a noleggio disponibili nel nostro paese rimangono saldamente sopra quota 1 milione di unità. "Il settore", sottolinea Viano, "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 nuovo pacchetto di misure per il clima adottato dall'Unione europea a luglio 2021, ndr), il nostro Paese non ha alternative che allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media dei Paesi europei". In tale contesto, secondo **Aniasa**, il noleggio, soprattutto a lungo termine, anche per i privati, si candida al ruolo di motore per una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di veicoli a ridotte e nulle emissioni.

Lungo e breve termine in altalena

Lo conferma il rapporto: l'aumento costante di contratti stipulati da clienti muniti di solo codice fiscale, oltre alla forte stabilità del settore, hanno contribuito a un aumento del giro d'affari con la conseguente crescita in termini di fatturato (complessivamente quasi 8,8 miliardi di euro, +12% sul 2020) e della flotta (+5%) "che per la prima volta", evidenzia lo studio "supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela".

Per il resto, nel 2021 rispetto al 2020, le immatricolazioni si attestano sulle 305mila unità (+21%), mentre l'usato venduto sale di 1,5 punti percentuali.

Il settore del breve termine ha subito un crollo verticale a causa soprattutto del blocco e della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e del tradizionale flusso di turisti internazionali. Grazie però a una discreta tenuta di noleggi durante l'estate da parte dei viaggiatori "nostrani" il settore ha registrato una crescita rispetto al 2020: 2,6 milioni di noleggi nel 2021, in salita del 21,2% sull'anno precedente. Rimane pesante però la contrazione rispetto al 2019 con un'attività più che dimezzata (-51% dei noleggi), una flotta in diminuzione di circa un terzo (-47% le immatricolazioni), i giorni di noleggio a quota -33%) e un complessivo giro d'affari in perdita del 30%.

"La crisi dei semiconduttori ha poi fatto il resto", evidenzia il rapporto, "rendendo molto difficile l'approvvigionamento di vetture proprio nei periodi con elevata domanda".

Car sharing: crollo continuo

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 milioni), a fronte di una flotta che oggi può contare su 6.200 vetture (erano quasi 8mila nel 2019).

2022: primi segnali di ripresa

Il 2022 potrebbe essere l'inizio della riscossa per il settore "a meno che non intervengano nuove misure fiscali restrittive" puntualizza il presidente Viano: nel primo trimestre di quest'anno il breve termine appare in leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Ma, dal confronto con il 2019, i numeri restano preoccupanti: fatturato in perdita del -4%, -22% il numero di noleggi e -2% i giorni di noleggio. A penalizzare fortemente il settore è però il crollo delle immatricolazioni che con un -70% non fa che confermare l'impatto fortemente negativo della crisi sul settore. Incoraggiante, invece, il trend relativo al giro d'affari del lungo termine (+9% nel primo trimestre 2022), anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur registrando un nuovo calo delle immatricolazioni (-8%). Fa ben sperare anche la risalita dei noleggi del car sharing in questo primo trimestre: +50% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso con prospettive un'ulteriore crescita per i prossimi mesi.

"Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità", dice ancora 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. 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".

Auto: in Italia l'uso delle quattro ruote si è impennato del 60% rispetto ai livelli pre-Covid

© Imagoeconomica Automobili nel traffico

Altro che mobilità sostenibile per ridurre le emissioni: rispetto ai livelli pre-pandemia, **gli italiani hanno aumentato del 60% il volume dei loro spostamenti in auto**. Il dato è contenuto in una ricerca condotta da **Aniasa**, l'Associazione dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

Dallo studio emerge inoltre che **l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso** (nel 69% dei casi l'anno scorso, nel 73% quest'anno); è aumentata, inoltre, la propensione a usare il **car sharing** (-54% nel 2020, -16% nel 2021, +2% nel 2022) e i **monopattini elettrici** (-8% nel 2021, +5% nel 2022).

Alla base di questa ritrovata mobilità c'è anche il **ritorno in presenza sui luoghi di lavoro**: se nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, con la pandemia il dato si è impennato a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a 1,4 giorni quest'anno.

La crisi del mercato dell'auto

Tuttavia, proprio mentre l'uso dell'auto aumenta in modo così significativo, le difficoltà economiche prodotte sempre dal Covid e ora aggravate dalla guerra in Ucraina hanno quasi azzerato gli acquisti di veicoli nuovi. Il mercato automotive è alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta: nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, mentre **il 2022 segna una contrazione del 27%** da inizio anno.

Il parco macchine italiano è sempre più anziano

L'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo, con circa 1,5 auto per nucleo familiare. Tuttavia, l'età media dei veicoli in circolazione continua a salire: se nel 2000 era di 8,5 anni, oggi è di **11,5**.

Le auto full electric crescono, ma restano per pochi

A compensare questo fenomeno non basta la crescita della mobilità elettrica, che è molto lenta e tutt'altro che omogenea. I consumatori, secondo lo studio di **Aniasa** e Bain, non hanno ancora sposato le nuove tendenze della mobilità, che faticano ad imporsi. Le **auto full electric** (BEV) hanno visto aumentare la propria quota di mercato nel 2021, pur restando ancora concentrate **nelle grandi metropoli del Nord** (5,3% di quota) e nelle **flotte aziendali**.

I consumatori preferiscono le mild-hybrid, che però non abbattano le emissioni

“Appare evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di Bev – prosegue lo studio – 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 l’acquisto di auto **mild-hybrid**, che non sembrano però avere effetti significativi sulle emissioni complessive”.

Il rischio di un “mobility divide”

Nel mercato dell’auto elettrica, inoltre, **la quota dei Suv è cresciuta** fino al 51%, causando un aumento dei prezzi di listino. “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”, conclude lo studio.

Continua

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

Chi prende un'elettrica nuova (magari aziendale) e chi tiene la vecchia auto: cresce il divario di mobilità in Italia

Ma, la mobilità cambia davvero in Italia? Sì, cambia, eccome. **Diversamente da quanto si dica e preveda però**, secondo certe fonti o ispirazioni volte a un futuro che si rivela **non così elettrificato**. Almeno per gran parte del Bel Paese. Parlando di sostanza data dal più recente studio e non di previsioni, **gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia**, eppure il mercato è praticamente fermo e il **parco circolante continua a invecchiare**.

© Moto.it

Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, ma 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 segmenti superiori, non sempre le "piccole") rispetto a 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 ma... Ci sono parecchi ma.

Potremmo dire che è questa la sintesi derivante e molto logica per chi si guardi intorno, da un interessante studio diffuso da **ANIASA** e realizzato grazie a Bain & C. Nel dettaglio si parla di una **mobilità "che non cambia" sotto molti punti di vista** e l'Italia procede così a due velocità.

© Fornito da Automotoit

Sempre più auto, ma più vecchie

Eppure negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto: il **60% in più di quanto facevano pre-pandemia**, come certifica anche l'App Mappe di Apple. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori, conferma il trend: l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (73%). Alla base di questa situazione anche il ritorno sui luoghi di lavoro, mentre **il mercato auto è nella peggior crisi dagli anni Settanta** (pandemia, carenza di chip e cablaggi, conflitto in Ucraina... una tempesta potremmo dire).

In ogni caso, l'Italia mantiene un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo: circa **1,5 auto per nucleo familiare**. Il nodo è che invecchia sempre più il circolante: dal 2000 a oggi l'età

media di 8,8 anni è arrivata quasi a 12 anni. **L'euro3 insomma**, con le mitiche Fiat Punto 188 e Panda, se va bene 169 tanto per dire le più popolari numericamente, invece di certi SUV connessi presenti nei capoluoghi, dai prezzi di listino sempre più alti.

© Fornito da Automotoit

Auto elettriche

Le auto elettriche (BEV) aumentano nel 2021, ma restando **concentrate nelle grandi metropoli del Nord** (5,3% il valore massimo) grazie a persone inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare evidente infatti la correlazione tra reddito pro-capite e penetrazione di BEV. Il segmento delle tanto chiacchierate auto a batteria in Italia cresce ma resta poco rilevante, addirittura, dicono in **ANIASA**, in calo al 3,3% nel primo trimestre 2022 (dimezzato nel canale privati; sceso all'1,8%).

Insomma, osservando i molti dati dello studio oggi e forse anche domani, ci sono diversi fattori, tanti, che devono allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. Addirittura qualcuno si potrebbe spaventare, perché se le stime di **riduzione dei segmenti minori** dovessero concretizzarsi (il popolarissimo segmento A che passa dal 18% a un 6% del mercato), si prospetta quel **rischio di "mobility divide"** tra chi potrà permettersi le auto moderne, connesse alla spina e chi non solo non potrà averle (specie di certi **marchi che palesano l'abbandono delle piccole** in gamma) ma dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, altro tallone d'Achille oltretutto assente nel dibattito pubblico attuale.

© Fornito da Automotoit

Noleggio sostenibile

A fronte di queste **contraddizioni strutturali** del mercato automobilistico tricolore (diverso da altre nazioni) al timore che **i prezzi delle batterie salgano**, in **ANIASA** giustamente fanno il loro gioco, spingendo anche **politicamente** (ne sapremo qualcosa, ascoltando intervistando il Ministro a Verona prossimamente, per ADD). Il **noleggio emerge come leva in grado di democratizzare certe novità** auto, rendendole accessibili. Il noleggio a lungo termine, soprattutto garantisce un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Nel canale privati (con solo codice fiscale, non P.IVA) il **30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km**, contro il 6% delle vetture acquistate. Tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è il 28% per chi acquista e scende al 9% per quelle che noleggiavano. Intanto, gli attesi ecobonus varranno soprattutto per l'offerta e non per la domanda di auto a noleggio.

*"Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti - evidenza **Alberto Viano**,*

Presidente **ANIASA** - *La strada è segnata, l'elettrico è il futuro e Il noleggio costituisce 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. 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 deprezzamento".*

© Fornito da Automotoit

In collaborazione con Automoto.it

Continua

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

Traffico Governo, auto nel mirino: "Città troppo congestionate, servono più mezzi pubblici"



“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’utilizzo dell’auto in ambito urbano. È questo, in sintesi, il messaggio principale lanciato dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili nel suo ultimo rapporto: 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, i tecnici rilevano 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 delle soluzioni per la mobilità locale sotto i profili economici, sociali e ambientali: si punta, per esempio, su un calo del tasso di motorizzazione, sulla riduzione della congestione, su una maggior efficienza, qualità e accessibilità del trasporto, sulla sostituzione totale degli autobus ante Euro 5 e sulla 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. Dobbiamo stimolare la domanda di mobilità sostenibile”, continua il ministro, “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 per la sperimentazione di soluzioni "MaaS" (acronimo di "Mobility as a Service"). 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 ciclopeditoni, 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 ciò avvenga, è tutto da verificare.

Auto e mobilità, effetto pandemia: cosa è cambiato?



(Teleborsa) - **Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto accadeva prima della pandemia (+60%), ma il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.**

E' questa una delle 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 dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

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. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questo 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.**

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia

alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. 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 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'indagine rileva anche che **cresce lentamente l'elettrico, 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 mobilità più sostenibile.**

Auto e mobilità, effetto pandemia: cosa è cambiato?



(Teleborsa) - **Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto accadeva prima della pandemia (+60%), ma il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.**

E' questa una delle 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 dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

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. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questo 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.**

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. 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 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'indagine rileva anche che **cresce lentamente l'elettrico, 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 mobilità più sostenibile.**

Auto e mobilità, effetto pandemia: cosa è cambiato?



(Teleborsa) - **Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto accadeva prima della pandemia (+60%), ma il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.**

E' questa una delle 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 dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

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. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questo 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.**

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. 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 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'indagine rileva anche che **cresce lentamente l'elettrico, 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 mobilità più sostenibile.**

Auto. Con pandemia cresciuto uso macchine in Italia, e sono sempre più vecchie



Cresce divario tra chi può acquistare elettriche e chi non può cambiare

(DIRE) Roma, 12 Mag. – 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.

Infine: 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. (Red/ Dire) 04:10 12-05-22

Auto e mobilità, effetto pandemia: cosa è cambiato?



Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto accadeva prima della **pandemia (+60%)**, ma il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il **parco circolante continua a invecchiare**.

E' questa una delle 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 dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

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. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questo 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**.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. 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 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'indagine rileva anche che **cresce lentamente l'elettrico, 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 mobilità più sostenibile**.

Auto e mobilità, effetto pandemia: cosa è cambiato?



Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto accadeva prima della **pandemia (+60%)**, ma il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il **parco circolante continua a invecchiare**.

E' questa una delle 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 dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

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. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questo 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**.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. 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 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'indagine rileva anche che **cresce lentamente l'elettrico, 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 mobilità più sostenibile**.

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



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...

Contenuto riservato agli abbonati

Accedi oppure Abbonati

Contenuto riservato agli abbonati

Leggi questo articolo sul tuo tablet, smartphone o PC. Puoi abbonarti a partire da 6,99 euro o acquista la copia del 12/05/2022 a 2, 29 euro.

Acquista l'abbonamento

Sfoggia e acquista la copia
Accedi se sei abbonato

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%).

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

Auto elettriche accessibili a pochi. La soluzione più economica e sostenibile è il noleggio



MILANO (Finanza.com)

Il futuro della mobilità è l'elettrico, ma non tutti possono permetterselo visti i costi. Strumento efficace e sostenibile per una più rapida elettrificazione del parco circolante è il noleggio.

Così emerge da una ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company che evidenzia come cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali.

Elettrico in crescita ma solo nelle metropoli del Nord Italia

In particolare 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. 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.

La soluzione più economica? Il noleggio

Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. 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 Italia l'uso delle quattro ruote si è impennato del 60% rispetto ai livelli pre-Covid



Intanto, le vendite sono quasi azzerate e le auto circolanti nel nostro Paese sono sempre più vecchie – I costi dell'elettrico creano il rischio di un "mobility divide" Altro che mobilità sostenibile per ridurre le emissioni: rispetto ai livelli pre-pandemia, **gli italiani hanno aumentato del 60% il volume dei loro spostamenti in auto**. Il dato è contenuto in una ricerca condotta da **Aniasa**, l'Associazione dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company. Dallo studio emerge inoltre che **l'auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso** (nel 69% dei casi l'anno scorso, nel 73% quest'anno); è aumentata, inoltre, la propensione a usare il **car sharing** (-54% nel 2020, -16% nel 2021, +2% nel 2022) e i **monopattini elettrici** (-8% nel 2021, +5% nel 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità c'è anche il **ritorno in presenza sui luoghi di lavoro**: se nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, con la pandemia il dato si è impennato a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a 1,4 giorni quest'anno. Tuttavia, proprio mentre l'uso dell'auto aumenta in modo così significativo, le difficoltà economiche prodotte sempre dal Covid e ora aggravate dalla guerra in Ucraina hanno quasi azzerato gli acquisti di veicoli nuovi. Il mercato automotive è alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta: nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, mentre **il 2022 segna una contrazione del 27%** da inizio anno. L'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo, con circa 1,5 auto per nucleo familiare. Tuttavia, l'età media dei veicoli in circolazione continua a salire: se nel 2000 era di 8,5 anni, oggi è di **11,5**. A compensare questo fenomeno non basta la crescita della mobilità elettrica, che è molto lenta e tutt'altro che omogenea. I consumatori, secondo lo studio di **Aniasa** e Bain, non hanno ancora sposato le nuove tendenze della mobilità, che faticano ad imporsi. Le **auto full electric (BEV)** hanno visto aumentare la propria quota di mercato nel 2021, pur restando ancora concentrate **nelle grandi metropoli del Nord** (5,3% di

quota) e nelle **flotte aziendali**. “Appare evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di Bev – prosegue lo studio – 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 l’acquisto di auto **mild-hybrid**, che non sembrano però avere effetti significativi sulle emissioni complessive”. Nel mercato dell’auto elettrica, inoltre, **la quota dei Suv è cresciuta** fino al 51%, causando un aumento dei prezzi di listino. “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”, conclude lo studio.

Auto e utilizzatori: cresce il divario di mobilità in Italia



La ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company evidenzia come il noleggio costituisca uno strumento efficace e sostenibile per una più rapida elettrificazione del parco circolante.

Auto e utilizzatori – 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.

Auto e utilizzatori – auto sempre più centrale per gli italiani anche nel 2022

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.

Redazione Fleetime

Fonte press **ANIASA**

Ricerca **ANIASA** : il noleggio strumento efficace per l'elettrificazione



La ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company evidenzia come il noleggio costituisca uno strumento efficace e sostenibile per una più rapida elettrificazione del parco circolante.

Ricerca **ANIASA** e Bain & Company 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)

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).

Ricerca ANIASA e Bain & Company 2022 – 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", 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".

Ricerca ANIASA e Bain & Company 2022 Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company

"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.

Redazione Fleetime

Fonte press **ANIASA**

Mobilità alternativa, nel 2021 male sia il noleggio a breve termine che il car sharing



Lo scorso anno sono andate perdute oltre 106 mila immatricolazioni, che si traducono in circa 2,6 miliardi di euro. Rispetto al 2019, il noleggio a breve termine ha registrato -51% di contratti e il car sharing -57% di corse

Il 21esimo **rapporto** di **ANIASA** sullo stato di salute della **mobilità condivisa** e del **noleggio** delinea una situazione di difficoltà, che porta ancora con sé strascichi della pandemia e della crisi dei microchip.

I dati attuali dicono che rispetto al 2019 sono andate perdute più di **106 mila immatricolazioni**, per un valore di circa **2,6 miliardi di euro**. A soffrirne di più sono principalmente il settore del **car sharing** e quello del **noleggio a breve termine**, mentre sembra andare discretamente il **lungo termine**: nel complesso, nel 2021, si sono contati 376 mila veicoli a noleggio (inclusi quelli commerciali) contro i 482 mila del 2019, ma il settore ha aiutato a immatricolare il 47% di auto ibride plug-in e il 30% di EV.

Al netto di un'**estate 2021** tutto sommato col segno positivo, per il noleggio a breve termine, si è registrata comunque una **contrazione del 51%** dei contratti rispetto a quanto raggiunto nell'ultima "bella stagione" prima dello scoppio della pandemia. Nello specifico, ad affossare la situazione del **noleggio a breve termine**, è stato certamente il calo turistico, sia interno che straniero, inizialmente dovuto alle restrizioni, e che ha portato di conseguenza a una riduzione generale degli spostamenti.

Il **noleggio a lungo termine**, al contrario, lo scorso anno ha raggiunto un **fatturato** che ha superato gli **8 miliardi di euro** e che sul 2020 ha segnato una crescita del 12%, che si

rispecchia anche in quella della flotta, +5%, oltre il milione di unità. A giovare al settore sicuramente l'espansione all'interno del canale dei privati, tanto che sono stati 100 mila, nel 2021, a scegliere di noleggiare un'auto (+55% rispetto all'anno precedente) preferendo questa formula all'acquisto, e quindi alla macchina di proprietà.

Per la **mobilità in sharing**, al contrario, l'andamento del 2021 non è stato affatto positivo, anzi: sono scesi a 5,5 milioni i veicoli noleggiati, il che significa un **-57% rispetto al 2019**, quando se ne sono contati 13; questo ha portato anche alla riduzione delle **flotte**, che da circa 8 mila unità totali oggi ne offrono 6.200.

Riguardo al **trend** del 2022, i dati del primo trimestre segnano una ripresa per il noleggio a breve termine, fermo restando un confronto ancora negativo con la situazione del 2019, sia per il fatturato (-4%), che per il numero di noleggi (-22%) e le immatricolazioni (-70%): segno positivo, però, per il giro d'affari, cresciuto del 9%, e per la flotta, questa al +7%; molto bene anche per il car sharing, che nel periodo gennaio-marzo 2021 è cresciuto del 50% nei noleggi, rispetto all'anno precedente.

Alberto Viano, presidente **ANIASA**, pone però l'accento sulla scelta, del governo, di escludere il settore e le flotte aziendali dai recenti **incentivi** approvati: "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".

Auto e mobilità, effetto pandemia: cosa è cambiato?



(Teleborsa) - **Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto accadeva prima della pandemia (+60%), ma il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.**

E' questa una delle 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 dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

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. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questo 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.**

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. 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 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'indagine rileva anche che **cresce lentamente l'elettrico, 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 mobilità più sostenibile.**

Auto e mobilità, effetto pandemia: cosa è cambiato?



(Teleborsa) - **Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto accadeva prima della pandemia (+60%), ma il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.**

E' questa una delle 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 dei servizi di mobilità di Confindustria, e da Bain & Company.

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. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questo 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.**

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. 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 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'indagine rileva anche che **cresce lentamente l'elettrico, 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 mobilità più sostenibile.**

(Teleborsa) 12-05-2022 10:55

Aniasa: “Mobilità a noleggio e in sharing frenata da burocrazia e fiscalità”



Presentata la 21esima edizione del Rapporto **ANIASA** che evidenzia la frenata del 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 – si legge nella 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 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 e Bain & Company: auto sempre più centrale per italiani nel 2022 - ferpress.it

ANIASA e Bain & Company: auto sempre più centrale per italiani nel 2022 ferpress.it

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%). Desti 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.