

Noleggio auto: traina la transizione ecologica ma è fuori dagli incentivi statali



Nel 21° rapporto **Aniasa** luci ed ombra per uno dei settori strategici dell'automotive. Il noleggio sconta le difficoltà del periodo e problemi di lungo corso come la fiscalità penalizzante per le auto aziendali. E non beneficerà degli incentivi in arrivo

Andrea Tartaglia @ andrea_tarta

14 mag 2022 | 08:00 - 08:00 - Milano

Vent'anni fa parlare di noleggio auto equivaleva a riferirsi in massima parte al breve termine, prerogativa di una clientela business in viaggio per lavoro o del turista alla scoperta del Belpaese. Oggi le sfumature sono decisamente maggiori, con il noleggio a lungo termine che ha fatto breccia nella mobilità di aziende e professionisti - ultimamente anche tra i clienti privati - un car sharing che seppure tra alti e bassi punta a proporsi come via di mezzo tra l'auto privata e il trasporto pubblico, per finire con soluzioni ibride come i noleggi plurimensili, soluzione intermedia tra breve e lungo termine. Tutti tasselli di una mobilità che evolve dovendo tener conto da un lato delle necessità degli utenti e dall'altro dell'innovazione tecnologica e delle politiche ambientali, ma che negli ultimi due anni ha dovuto confrontarsi anche con gli effetti della pandemia e ora con quelli della crisi dei microchip e della guerra in Ucraina. La presentazione del 21° rapporto **Aniasa** - l'associazione dell'industria noleggio,

sharing e automotive digital – è stata l'occasione per fare il punto sul settore.

A NOLEGGIO IL 30% DELLE ELETTRICHE IMMATRICOLATE NEL 2021

–

Comprendere il ruolo del comparto noleggio all'interno del settore auto aiuta a definirne il ruolo. Nel 2021 sono state immatricolate in Italia poco più di 1.475.000 vetture, il 5,5% in più su un 2020 flagellato dalla pandemia ma il 24% in meno rispetto al 2019 pre-crisi. Un divario di oltre 500 mila unità. In un contesto del genere il comparto della mobilità a noleggio e in sharing ha targato 376.000 vetture, in recupero sul 2020 (355.000 auto) ma lontano dalle 482.000 del 2019. Nonostante ciò, la flotta "rent" resta saldamente al di sopra di quota 1,1 milione di veicoli, una strategicità messa in luce da due dati particolarmente significativi: il settore noleggio ha assorbito il 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Conseguenze di una logica semplice: l'incertezza verso nuove tecnologie, spesso dal prezzo elevato, fa propendere per il noleggio che riduce rischi ed investimenti.

LUNGO TERMINE CRESCE, BREVE E SHARING DIMEZZATI

–

Venendo alle diverse anime del settore noleggio auto, quello a lungo termine mostra incoraggianti segni positivi sia sul fronte del fatturato, che ha raggiunto gli 8,8 milioni di euro con un incremento del 12% rispetto al 2020, che sul volume della flotta (+5%). Tra le novità assolute che emergono dal rapporto **Aniasa** c'è la crescita dei clienti privati (che non hanno una partita Iva), passati dai 100.000 di inizio 2020 ai 150.000 di fine 2021. Un trend che segna una svolta epocale: quello della rinuncia all'auto di proprietà. Il noleggio a breve termine fa da contraltare al lungo periodo, con un dimezzamento dei noleggi rispetto al periodo precedente la pandemia, il comparto ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del turismo nei primi mesi del 2021 e il ristretto apporto dei vacanzieri internazionali. Certo la stagione estiva con clientela quasi esclusivamente nazionale ha risollevato le sorti rispetto al 2020, ma il dato complessivo recita -51% dell'attività di noleggio, con la contrazione della flotta ridottasi di un terzo. Il drastico cambio di abitudini innescato dalla pandemia, unito al timore di contagio, ha inciso profondamente sulla mobilità condivisa. Il car sharing ha pagato pegno alle restrizioni da Covid, al telelavoro strutturale e alla già citata contrazione del turismo, elementi che messi insieme hanno determinato una contrazione del 57% della quota noleggi (da 13 a 5,5 milioni) a fronte di una flotta che oggi annovera 6.200 vetture contro le quasi 8.000 del 2019.

UN 2022 IN RIPRESA?

–

Tirando quindi una linea temporale è evidente come il settore del noleggio auto, al pari di quello dell'intero comparto automotive, abbia affrontato le difficoltà degli ultimi due anni

reagendo ed adattandosi al mutare delle condizioni, ponendosi come veicolo di diffusione delle nuove tecnologie, dalla connettività all'elettrificazione. E per il futuro prossimo? Nel primo trimestre del 2022 il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa, pur segnando un saldo negativo del 22% rispetto al 2019 sul numero dei noleggi e un crollo delle immatricolazioni del 70%. Va meglio il lungo termine, con un giro d'affari cresciuto del 9% seppur con immatricolazioni in calo dell'8%, ma in questo caso la colpa è della mancanza di vetture nuove da consegnare che costringe le aziende a prolungare i noleggi in corso. Infine il car sharing, che sembra reagire positivamente alla ritrovata libertà di movimento con un incoraggiante +50% di noleggi rispetto al primo trimestre 2021.

NIENTE INCENTIVI PER IL NOLEGGIO

—

A frenare gli entusiasmi c'è la doccia fredda degli incentivi: nessun bonus per le aziende di noleggio, neppure su auto elettriche o plug in. Una scelta che Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, a margine della presentazione del rapporto commenta così: "Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità, proprio per questo l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire questa transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. 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". "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".

14 maggio 2022 - 08:00

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mobilità a noleggio e in sharing: pandemia, crisi dei chip e guerra in Ucraina frenano la crescita



La guerra in Ucraina, la pandemia e la carenza di semiconduttori hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing in Italia, secondo un nuovo rapporto pubblicato da **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici). Rispetto al 2019, si sono perse oltre 106.000 immatricolazioni, per un valore complessivo di 2,6 miliardi di euro.

Il noleggio a breve termine e il car sharing restano i settori più colpiti. Il lungo termine regge molto anche grazie al boom dei privati con solo codice fiscale che hanno raggiunto ormai quota 100.000. La flotta di 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 immatricolazione di vetture ibride plug-in (47% del complessivo) ed elettriche (30% del totale).

Per raggiungere gli obiettivi fissati dal **Fit for 55**, l'Italia ha bisogno di allineare la fiscalità dell'auto aziendale alla media degli altri paesi dell'Unione Europea. Le immatricolazioni complessive del noleggio sono passate da 482.000 unità dal 2019 (considerando sia le auto che i veicoli commerciali) a 376.000 nel 2021.

Noleggio a breve e a lungo termine e car sharing

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 però di registrare una decisa crescita rispetto al 2020.

Guardando al periodo pre-pandemia, però, 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 tutto il resto.

La forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso allo smart working in modo strutturale nella prima parte dal 2021 hanno caratterizzato l'andamento delle attività di car sharing, che hanno registrato una diminuzione rispetto al periodo pre-pandemia pari al 57%, passando da 13 milioni a 5,5 milioni.

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

Ecco come è iniziato il 2022

Nel **primo trimestre del 2022**, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. A differenza del periodo pre-pandemia, restano però negativi tutti gli indicatori: fatturato con un -4%, numero di noleggi con un -22% e giorni di noleggio con un -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 del 9% nei primi tre mesi del 2022, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con vendite nuovamente in calo dell'8%. Nello stesso periodo, infine, il car sharing ha registrato un incoraggiante crescita del 50% rispetto al primo trimestre dello scorso anno che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

L'Italia a due velocità, scendono le vendite, sale l'utilizzo dell'auto



Tutti i risultati della ricerca **Aniasa** e Bain & Company che ha analizzato i cambiamenti nelle abitudini di mobilità. Con tante sorprese

ROMA – Una nuova ricerca a cura di **Aniasa** e Bain & Company ha offerto uno scenario in cui l'auto, anche nel 2022, riveste un ruolo sempre più centrale nella vita e negli usi degli italiani. Lo studio, denominato “La mobilità che non cambia – Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo”, ha analizzato i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l'andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Negli ultimi mesi gli automobilisti italiani hanno ripreso a utilizzare ampiamente l'auto, circa il 60% in più rispetto a quanto facevano pre-pandemia (gennaio 2020), come certificato anche dall'app Mappe di Apple.

Nonostante il nuovo impulso verso la mobilità, nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni, con il 2022 ancora negativo registrando una riduzione del 27% dall'inizio dell'anno. Secondo lo studio, se il calo del mercato, 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), lo è invece il fatto che si continui a registrare un invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni.

La febbre del noleggio: quasi due italiani su dieci lo scelgono

09 Aprile 2022

“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 – ha sottolineato 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”. La ricerca evidenzia poi che gli utenti non hanno ancora abbracciato i nuovi trend della mobilità, che faticano a imporsi nel contesto attuale: le auto 100% elettriche hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a utenti inclini all’innovazione e con buona risorse economiche.

L’analisi mette l’accento poi su come oggi diversi fattori debbano coincidere per lo sviluppo di massa 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. “Il mondo dell’auto si sta preparando per un nuovo futuro – ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company – e l’Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, e il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio semplice per tutti gli 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”. (Maurilio Rigo)

“Anche nel 2022 l’auto è sempre più centrale per gli italiani”

E intanto cresce il “divario di mobilità” tra Nord e Sud per chi può acquistare le auto elettriche e chi conserva la vecchia auto



“Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a **invecchiare**“. È quanto emerge 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**.

DIVARIO TRA TERRITORI

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**. Le **auto full electric (BEV)** hanno visto **umentare 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.

IL RUOLO DEL NOLEGGIO

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

“L'AUTO È IL MEZZO PIÙ USATO”

La ricerca effettuata su mille 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.

Noleggior auto a lungo termine per privati: +12% sul 2020

Sempre più privati scelgono il noleggio a lungo termine: il crollo delle immatricolazioni penalizza di più car sharing e breve termine

Il **noleggio a lungo termine per privati** è cresciuto rapidamente negli ultimi anni, slegandosi dal paradigma che vedeva il servizio associato a partite IVA e aziende. **Nel 2021** è cresciuto ulteriormente del **+12%** e producendo quasi **9 milioni di euro di fatturato** secondo l'ultimo rapporto **ANIASA**. Ecco tutti i dati in dettaglio.

IMMATRICOLAZIONI AUTO A NOLEGGIO IN CALO NEL 2021

Sempre più privati negli ultimi anni hanno scelto il **noleggio a lungo termine al posto dell'auto di proprietà**. Il vantaggio principale dei clienti privati è la flessibilità su cui ad esempio si basa il noleggio a lungo termine per privati Arval Adaptiv. Il rapporto dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, fa emergere che le aziende di noleggio hanno reagito alle criticità degli ultimi mesi. Tra emergenza **componenti, materie prime ed energia** che scarseggiano o costano di più e le criticità geo-politiche legate alla **guerra della Russia**, il rallentamento dell'industria automobilistica ha avuto un pesante impatto anche sulle consegne di auto nuove ai noleggiatori. **Le immatricolazioni complessive del noleggio** sono passate dalle 482.000 unità del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle **376.000 nel 2021**, riporta **ANIASA**. Queste dinamiche hanno contribuito a **favorire il noleggio a lungo termine, in termini strategici**, rispetto al noleggio a breve termine tra i privati.

DATI DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE PRIVATI NEL 2021

Nel 2021 le difficoltà ad immatricolare nuove auto a noleggio non hanno frenato **la transizione ecologica**, secondo il bilancio **ANIASA**, **con il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche**. Il noleggio a lungo termine per privati (con solo codice fiscale) ha raggiunto 100.000 ordini nel 2021 (+55% rispetto all'inizio del 2020) e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA. La crescita del fatturato complessivo a quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020) è stata accompagnata anche da una crescita della **flotta (+5%) ad oltre 1 milione di veicoli**.

Tabella 42 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2021	Var. vs 20
Fatturato totale	8.788.653.393	12%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoleggio)	6.070.050.037	13%
- di cui fatturato da rivendita usato veicoli	2.483.292.917	13%
Flotta circolante di durata non inferiore a 12 mesi	982.907	5,3
Immatricolato auto e furgoni	304.903	21,6%
- di cui green (ibride ed elettriche)	123.465	+144%
Vetture usate	191.776	1,3%

NOLEGGIO A BREVE TERMINE E CAR SHARING IN CONTRAZIONE

Sull'altro piatto della bilancia invece **ANIASA** colloca il **carsharing** e il **noleggio a breve termine**, che **perdono rispettivamente 57% e 51% dei noleggi**. L'andamento del car sharing (fatturato diminuito da 13 a 5,5 milioni di euro) è in gran parte legato allo smart working prolungato dopo l'emergenza Covid-19. Mentre il **noleggio a breve termine** ha avuto un impulso di ripresa nel 2021, ma con numeri che dimostrano una contrazione persistente **rispetto al 2020**:

- fatturato noleggio a breve termine 2021: -4%;
- numero di noleggi a breve termine: -22%;
- giorni di noleggio a breve termine: -2%;

*"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", dichiara **Alberto Viano** Presidente **ANIASA**. "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%".*

Rapporto **Aniasa**: senza turismo, il noleggio auto perde terreno



Noleggio a breve termine e car sharing pagano gli effetti della “tempesta perfetta”: fra pandemia, crisi dei chip e dei semiconduttori, neppure i buoni risultati dell’estate 2021 sono riusciti a portare il mercato italiano fuori dalla zona critica. Stando ai dati del 21° **rapporto Aniasa**, l’associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità, il sostanziale **blocco del turismo internazionale ha dimezzato il numero dei noleggi** a breve termine rispetto al periodo pre-Covid (da 5,3 a 2,6 milioni nel 2021), con una riduzione sia del fatturato (-30%, da 1,2 a 857 milioni di euro) sia dei giorni di utilizzo (da 36,5 a 24,5 milioni, ma con durata media da 6,9 a 9,4 giorni), oltre che delle immatricolazioni (da 87mila a 46mila, -47%).

Articoli di approfondimento

Trasporti
11/01/2022

13:57

Aniasa, Alberto Viano è il nuovo presidente

Trasporti

17/06/2021

08:47

Autonoleggio: allarme disponibilità vetture per l'estate

Trasporti

16/06/2021

15:57

Aniasa: il noleggio auto fatica a recuperare terreno

di Adriano Lovera

Pubblicità

Ancor **più marcata la flessione del car-sharing** (-57%, per circa 5,5 milioni di richieste), altro segmento nel quale è calato il numero di vetture a disposizione (-22%, da 7.994 nel 2019 a 6.200 nel 2021). “Grazie al traino della domanda privata - ha evidenziato **Alberto Viano**, presidente **Aniasa** (nella foto) - la situazione appare leggermente migliore solo sul fronte dei noleggi a lungo termine, in grado di generare un giro d'affari di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). In questo primo trimestre del 2022 assistiamo inoltre a **una riduzione delle perdite** sia nel noleggio a breve termine (-4% del fatturato) che nel car-sharing a noleggio (+50% sul corrispettivo trimestre 2021), ma è chiaro che **occorre una svolta** da parte del Governo: se vogliamo rilanciare il settore favorendo la transizione ecologica della mobilità, **è necessario che auto aziendali e del noleggio godano d'incentivi**. Nella prossima Legge di Bilancio abbiamo fra l'altro intenzione di chiedere un allineamento del livello di detraibilità dell'Iva per le imprese clienti, visto che sino a fine d'anno il tasso è bloccato al 40% (così come immancabilmente avviene dal 2007) e nonostante Paesi come Spagna, Francia e Germania permettano una detrazione al 100%”.

Mobilità, l'auto è il mezzo di trasporto preferito dagli italiani: ricerca Aniasa



Nonostante la ritrovata **mobilità** il mercato **automotive** è alle prese con la peggiore crisi dagli anni Settanta. La carenza di chip e il conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, *“hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi”*.

Lo rivela la ricerca **La mobilità che non cambia** 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 l'elettrico.

Auto mezzo di trasporto più usato

Negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare l'**auto**, con un'impennata di circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (gennaio 2020). 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% con riferimento al 2019).

La ricerca effettuata su mille 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, la pandemia 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.

Leggi anche Sharing mobility, triplicati servizi in cinque anni. Città italiane top in Europa

Mobilità: immatricolazioni ed elettrico

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 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).

La ricerca mette in evidenza 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”*, si legge nella nota stampa.

L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte, faticano invece 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%) grazie a profili inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica: appare dunque evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di Bev.

Leggi anche Auto elettriche, mercato al palo ma cresce potenza infrastruttura di ricarica

Suv e mobility divide

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 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”, viene chiarito nella nota.

Infine, il noleggio a lungo termine garantisce oggi un mix di **emissioni** molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Nel canale privati ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. 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 a confronto con il 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

Leggi anche [Car sharing elettrico: una soluzione da incentivare per la mobilità sostenibile](#)

Noleggino, nella “tempesta perfetta” regge il lungo termine. Per il car sharing numeri in lenta ripresa



La tempesta perfetta che da oltre due anni sta sconvolgendo, con manifestazioni sempre diverse e imprevedibili, le nostre vite e gli equilibri del pianeta non poteva risparmiare il mondo dell'auto, e i numeri del mercato (non solo) italiano sono lì a dimostrarlo. Uno tsunami al quale neppure il settore noleggio e flotte poteva sottrarsi, seppur con contorni differenti per le sue articolate componenti.

Lo conferma la nuova edizione (la 21a) del Rapporto con cui l'**Aniasa**, l'associazione confindustriale che raggruppa le aziende operanti nel campo dei servizi di mobilità, certifica annualmente lo stato di salute di un comparto economico che può contare su un parco circolante superiore al milione di veicoli, un fatturato complessivo di oltre 12 miliardi e un peso sulle immatricolazioni complessive che nel 2019 (l'ultimo anno "covid Free") era arrivato al 25% rispetto al 5% di inizio millennio, mentre in termini di valore aveva superato il 30%.

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, il Rapporto evidenzia il pesante pedaggio pagato al quasi totale blocco dei viaggi nella prima metà del 2021, parzialmente alleggerito da una buona ripresa della stagione estiva che non ha però impedito al comparto di dimezzare l'attività rispetto al pre-pandemia (noleggi -51% e flotta ridotta di un terzo). E il primo trimestre 2022 mostra che il trend persiste, con il -22% di noleggi, il -4 del fatturato e addirittura il -70 delle immatricolazioni, a causa non solo della congiuntura avversa, ma anche degli enormi ritardi nella consegna delle nuove auto.

Situazione più favorevole per il lungo termine, che grazie soprattutto al boom della richiesta

da parte dei privati - nel 2021 è stata raggiunta la quota di 100.000 clienti con codice fiscale - ha incrementato del 12% il fatturato, sfiorando gli 8,8 miliardi, mentre la flotta (+5%) ha per la prima volta superato il milione di unità circolanti grazie anche al diffuso ricorso alla proroga dei contratti in essere per la difficoltà dei clienti di ottenere il cambio dell'auto in tempi ragionevoli.

Anche per il car sharing l'inizio del 2022 (+50% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente) è stato positivo, ma non abbastanza da compensare il crollo del 57% rispetto al pre-pandemia, con il numero dei noleggi passato da 13 a 5,5 milioni e la flotta calata a 6.200 vetture contro le 8.000 del 2019.

Per rafforzare la ripresa, sostiene Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, serve una maggiore attenzione "istituzionale" nei confronti del settore, a cominciare dall'ormai storica richiesta di una fiscalità - soprattutto in termini di detraibilità dell'Iva - sulle auto aziendali più allineata alla media dei grandi Paesi europei con i quali siamo soliti confrontarci, visto che le deduzioni a detrazioni previste dalla nostra legislazione valgono meno di un quinto di ciò che possono scaricare tedeschi e spagnoli, e circa un quarto di ciò che spetta alle imprese francesi e britanniche..

Se questa è una storia ormai datata, l'attuale emergenza porta in primo piano un'altra problematica: l'esclusione delle auto aziendali dall'accesso agli eco-incentivi. Un paradosso perché danneggia la collettività più di chi offre i servizi di mobilità. Infatti il contributo delle flotte alla transizione ecologica si rivela strategico per decarbonizzare la mobilità. **Aniasa** ricorda infatti che è il comparto vale il 47% delle immatricolazioni di vetture ibride plug-in e il 30% di quelle "full electric".

L'importanza del noleggio trova conferma nella ricerca Bain & Company illustrata contestualmente al Rapporto, che vede l'elettrico crescere solo nelle aree metropolitane del Nord e nel mercato flotte, mentre perde colpi al Sud e nel canale privati Il noleggio, capace di proporre a costi d'esercizio accettabili anche vetture di prezzo elevato, potrebbe essere efficace per democratizzare le tecnologie "green", rendendole più accessibili anche laddove i livelli di reddito non sono paragonabili a quelli delle aree più ricche del Paese. Non a caso Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, evidenzia come nel canale privati (con solo codice fiscale) il 30% delle vetture a noleggio abbia emissioni di CO2 inferiori ai 60 g/km, mentre la quota scende al 6% nel caso delle vetture acquistate.

Rapporto Aniasa: «In calo noleggio a breve termine e car sharing»



Crisi del mercato auto italiano, telegraficamente rallentano i business del **noleggio a breve termine** e il **car sharing**, regge il nolo a lungo termine, flotta stabile sopra il milione di veicoli. La 21ª edizione del **rapporto Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità – presieduta per la prima volta da **Alberto Viano** – ha dato questo responso,

Premessa doverosa e influente sul rapporto è la situazione vissuta negli **ultimi tre anni**. La pandemia prima, seguita dalla crisi dei chip e, da ultimo, il conflitto in Ucraina, una delle sedi sparse in Europa di componentistica auto, hanno rallentato il processo di avanzamento della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese.

Nello specifico dei numeri, la **stagione estiva del 2021** è stata positiva, con conseguente crescita rispetto al 2020, ma il paragone con la situazione pre-pandemia è insostenibile con un sonoro -51% dei noleggi, riduzione di un terzo della flotta, diminuzione dei giorni di noleggio ed abbassamento complessivo del giro d'affari. Discorso analogo per il car sharing che si contrae del 57% nel 2021 rispetto alla situazione precedente al Covid-19.

In questo campo i **numeri** parlano di un abbassamento del giro d'affari da 13 a 5,5 milioni, e una flotta di vetture scesa a 6.200 rispetto alle 8mila del 2019, a causa del ridimensionamento dei costi e conseguente riduzione delle flotte. Crescita continua invece per il noleggio a lungo termine con un fatturato complessivo di 8,8 miliardi, e un buon +12% sul 2020. Anche la crescita della flotta ha un positivo del 5% e la soglia di 1 milione di veicoli è superata. I clienti maggiori e trainanti del nolo a lungo termine rimangono le aziende con il 77%, seguite dall'8% dalle pubbliche amministrazioni e la restante parte ripartita tra privati e partite Iva.

Nel rapporto si trovano anche numeri interessanti sul mercato dei **privati** (con solo codice fiscale), che segna un +55% a fine 2021 rispetto al 2020. In aggiunta, vanno sommate anche le 50.000 unità dei privati partita Iva.

Il rapporto si è poi incentrato sul **primo trimestre del 2022**, che se evidenzia qualche nota positiva, registra anche tanti indicatori al negativo. Il nolo a breve termine ha registrato una leggera crescita, tenendo in negativo però il fatturato (-4%), numeri di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Segno positivo invece per il lungo termine che registra un +9% nel giro d'affari, e un +7% della flotta, a fronte però di un calo delle immatricolazioni, scese dell'8%. Segnali incoraggianti dal car sharing, che segna una crescita del 50% nel primo trimestre 2022. Il dato incoraggiante è sostenuto da una situazione pandemica in netto miglioramento, una maggior connessione e digitalizzazione, igienizzazione tecnologica, e pacchetti o sharing più lunghi anche per i weekend.

La conferenza stampa è stata supportata anche da un intervento di **Gianluca Di Loreto**, con la presentazione dello studio promosso da Bain & Company e da **Aniasa**, intitolato "La mobilità che... non cambia - Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo e chi... non può permetterselo. Il noleggio come leva per il cambio di passo".

La presentazione del rapporto è stata occasione per il presidente Viano di rilasciare qualche dichiarazione, oltre che sui numeri e dati, anche su quanto concerne sulla questione della **transizione ecologica**: «Il noleggio, dati alla mano, è il principale strumento in grado di favorire la transizione ecologica del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti».

Nel particolare, ciò che lascia perplesso il presidente è l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli interventi esecutivi. Sempre rimanendo sulle problematiche governative questo è il suo commento sulla questione, ormai decennale, della **detraibilità dell'Iva per le imprese italiane** che usano auto aziendali, valore fermo al 40% dal 2007: «Questo crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi che le aziende italiane sostengono rispetto a quelle europee che possono detrarre il 100%. Auspichiamo che il governo nella prossima Legge di Bilancio voglia sanare la situazione anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici».

Noleggino, nella “tempesta perfetta” regge il lungo termine. Per il car sharing numeri in lenta ripresa



La tempesta perfetta che da oltre due anni sta sconvolgendo, con manifestazioni sempre diverse e imprevedibili, le nostre vite e gli equilibri del pianeta non poteva risparmiare il mondo dell'auto, e i numeri del mercato (non solo) italiano sono lì a dimostrarlo. Uno tsunami al quale neppure il settore noleggio e flotte poteva sottrarsi, seppur con contorni differenti per le sue articolate componenti.

Lo conferma la nuova edizione (la 21a) del Rapporto con cui l'**Aniasa**, l'associazione confindustriale che raggruppa le aziende operanti nel campo dei servizi di mobilità, certifica annualmente lo stato di salute di un comparto economico che può contare su un parco circolante superiore al milione di veicoli, un fatturato complessivo di oltre 12 miliardi e un peso sulle immatricolazioni complessive che nel 2019 (l'ultimo anno "covid Free") era arrivato al 25% rispetto al 5% di inizio millennio, mentre in termini di valore aveva superato il 30%.

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, il Rapporto evidenzia il pesante pedaggio pagato al quasi totale blocco dei viaggi nella prima metà del 2021, parzialmente alleggerito da una buona ripresa della stagione estiva che non ha però impedito al comparto di dimezzare l'attività rispetto al pre-pandemia (noleggi -51% e flotta ridotta di un terzo). E il primo trimestre 2022 mostra che il trend persiste, con il -22% di noleggi, il -4 del fatturato e addirittura il -70 delle immatricolazioni, a causa non solo della congiuntura avversa, ma anche degli enormi ritardi nella consegna delle nuove auto.

Situazione più favorevole per il lungo termine, che grazie soprattutto al boom della richiesta

da parte dei privati - nel 2021 è stata raggiunta la quota di 100.000 clienti con codice fiscale - ha incrementato del 12% il fatturato, sfiorando gli 8,8 miliardi, mentre la flotta (+5%) ha per la prima volta superato il milione di unità circolanti grazie anche al diffuso ricorso alla proroga dei contratti in essere per la difficoltà dei clienti di ottenere il cambio dell'auto in tempi ragionevoli.

Anche per il car sharing l'inizio del 2022 (+50% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente) è stato positivo, ma non abbastanza da compensare il crollo del 57% rispetto al pre-pandemia, con il numero dei noleggi passato da 13 a 5,5 milioni e la flotta calata a 6.200 vetture contro le 8.000 del 2019.

Per rafforzare la ripresa, sostiene Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, serve una maggiore attenzione "istituzionale" nei confronti del settore, a cominciare dall'ormai storica richiesta di una fiscalità - soprattutto in termini di detraibilità dell'Iva - sulle auto aziendali più allineata alla media dei grandi Paesi europei con i quali siamo soliti confrontarci, visto che le deduzioni a detrazioni previste dalla nostra legislazione valgono meno di un quinto di ciò che possono scaricare tedeschi e spagnoli, e circa un quarto di ciò che spetta alle imprese francesi e britanniche..

Se questa è una storia ormai datata, l'attuale emergenza porta in primo piano un'altra problematica: l'esclusione delle auto aziendali dall'accesso agli eco-incentivi. Un paradosso perché danneggia la collettività più di chi offre i servizi di mobilità. Infatti il contributo delle flotte alla transizione ecologica si rivela strategico per decarbonizzare la mobilità. **Aniasa** ricorda infatti che è il comparto vale il 47% delle immatricolazioni di vetture ibride plug-in e il 30% di quelle "full electric".

L'importanza del noleggio trova conferma nella ricerca Bain & Company illustrata contestualmente al Rapporto, che vede l'elettrico crescere solo nelle aree metropolitane del Nord e nel mercato flotte, mentre perde colpi al Sud e nel canale privati. Il noleggio, capace di proporre a costi d'esercizio accettabili anche vetture di prezzo elevato, potrebbe essere efficace per democratizzare le tecnologie "green", rendendole più accessibili anche laddove i livelli di reddito non sono paragonabili a quelli delle aree più ricche del Paese. Non a caso Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, evidenzia come nel canale privati (con solo codice fiscale) il 30% delle vetture a noleggio abbia emissioni di CO2 inferiori ai 60 g/km, mentre la quota scende al 6% nel caso delle vetture acquistate.

Noleggio, nella “tempesta perfetta” regge il lungo termine. Per il car sharing numeri in lenta ripresa



La tempesta perfetta che da oltre due anni sta sconvolgendo, con manifestazioni sempre diverse e imprevedibili, le nostre vite e gli equilibri del pianeta non poteva risparmiare il mondo dell'auto, e i numeri del mercato (non solo) italiano sono lì a dimostrarlo. Uno tsunami al quale neppure il settore noleggio e flotte poteva sottrarsi, seppur con contorni differenti per le sue articolate componenti.

Lo conferma la nuova edizione (la 21a) del Rapporto con cui l'**Aniasa**, l'associazione confindustriale che raggruppa le aziende operanti nel campo dei servizi di mobilità, certifica annualmente lo stato di salute di un comparto economico che può contare su un parco circolante superiore al milione di veicoli, un fatturato complessivo di oltre 12 miliardi e un peso sulle immatricolazioni complessive che nel 2019 (l'ultimo anno "covid Free") era arrivato al 25% rispetto al 5% di inizio millennio, mentre in termini di valore aveva superato il 30%.

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, il Rapporto evidenzia il pesante pedaggio pagato al quasi totale blocco dei viaggi nella prima metà del 2021, parzialmente alleggerito da una buona ripresa della stagione estiva che non ha però impedito al comparto di dimezzare l'attività rispetto al pre-pandemia (noleggi -51% e flotta ridotta di un terzo). E il primo trimestre 2022 mostra che il trend persiste, con il -22% di noleggi, il -4 del fatturato e addirittura il -70 delle immatricolazioni, a causa non solo della congiuntura avversa, ma anche degli enormi ritardi nella consegna delle nuove auto.

Situazione più favorevole per il lungo termine, che grazie soprattutto al boom della richiesta

da parte dei privati - nel 2021 è stata raggiunta la quota di 100.000 clienti con codice fiscale - ha incrementato del 12% il fatturato, sfiorando gli 8,8 miliardi, mentre la flotta (+5%) ha per la prima volta superato il milione di unità circolanti grazie anche al diffuso ricorso alla proroga dei contratti in essere per la difficoltà dei clienti di ottenere il cambio dell'auto in tempi ragionevoli.

Anche per il car sharing l'inizio del 2022 (+50% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente) è stato positivo, ma non abbastanza da compensare il crollo del 57% rispetto al pre-pandemia, con il numero dei noleggi passato da 13 a 5,5 milioni e la flotta calata a 6.200 vetture contro le 8.000 del 2019.

Per rafforzare la ripresa, sostiene Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, serve una maggiore attenzione "istituzionale" nei confronti del settore, a cominciare dall'ormai storica richiesta di una fiscalità - soprattutto in termini di detraibilità dell'Iva - sulle auto aziendali più allineata alla media dei grandi Paesi europei con i quali siamo soliti confrontarci, visto che le deduzioni a detrazioni previste dalla nostra legislazione valgono meno di un quinto di ciò che possono scaricare tedeschi e spagnoli, e circa un quarto di ciò che spetta alle imprese francesi e britanniche..

Se questa è una storia ormai datata, l'attuale emergenza porta in primo piano un'altra problematica: l'esclusione delle auto aziendali dall'accesso agli eco-incentivi. Un paradosso perché danneggia la collettività più di chi offre i servizi di mobilità. Infatti il contributo delle flotte alla transizione ecologica si rivela strategico per decarbonizzare la mobilità. **Aniasa** ricorda infatti che è il comparto vale il 47% delle immatricolazioni di vetture ibride plug-in e il 30% di quelle "full electric".

L'importanza del noleggio trova conferma nella ricerca Bain & Company illustrata contestualmente al Rapporto, che vede l'elettrico crescere solo nelle aree metropolitane del Nord e nel mercato flotte, mentre perde colpi al Sud e nel canale privati. Il noleggio, capace di proporre a costi d'esercizio accettabili anche vetture di prezzo elevato, potrebbe essere efficace per democratizzare le tecnologie "green", rendendole più accessibili anche laddove i livelli di reddito non sono paragonabili a quelli delle aree più ricche del Paese. Non a caso Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, evidenzia come nel canale privati (con solo codice fiscale) il 30% delle vetture a noleggio abbia emissioni di CO2 inferiori ai 60 g/km, mentre la quota scende al 6% nel caso delle vetture acquistate.

Noleggio, nella “tempesta perfetta” regge il lungo termine. Per il car sharing numeri in lenta ripresa



Noleggio, nella “tempesta perfetta” regge il lungo termine. Per il car sharing numeri in lenta ripresa
di Giampiero Bottino

La tempesta perfetta che da oltre due anni sta sconvolgendo, con manifestazioni sempre diverse e imprevedibili, le nostre vite e gli equilibri del pianeta non poteva risparmiare il mondo dell'auto, e i numeri del mercato (non solo) italiano sono lì a dimostrarlo. Uno tsunami al quale neppure il settore noleggio e flotte poteva sottrarsi, seppur con contorni differenti per le sue articolate componenti.

Lo conferma la nuova edizione (la 21a) del Rapporto con cui l'**Aniasa**, l'associazione confindustriale che raggruppa le aziende operanti nel campo dei servizi di mobilità, certifica annualmente lo stato di salute di un comparto economico che può contare su un parco circolante superiore al milione di veicoli, un fatturato complessivo di oltre 12 miliardi e un peso sulle immatricolazioni complessive che nel 2019 (l'ultimo anno “covid Free”) era arrivato al 25% rispetto al 5% di inizio millennio, mentre in termini di valore aveva superato il 30%.

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, il Rapporto evidenzia il pesante pedaggio pagato al quasi totale blocco dei viaggi nella prima metà del 2021, parzialmente alleggerito da una buona ripresa della stagione estiva che non ha però impedito al comparto di dimezzare l'attività rispetto al pre-pandemia (noleggi -51% e flotta ridotta di un terzo). E il primo trimestre 2022 mostra che il trend persiste, con il -22% di noleggi, il -4 del fatturato e addirittura il -70 delle immatricolazioni, a causa non solo della congiuntura avversa, ma anche

degli enormi ritardi nella consegna delle nuove auto.

Situazione più favorevole per il lungo termine, che grazie soprattutto al boom della richiesta da parte dei privati – nel 2021 è stata raggiunta la quota di 100.000 clienti con codice fiscale – ha incrementato del 12% il fatturato, sfiorando gli 8,8 miliardi, mentre la flotta (+5%) ha per la prima volta superato il milione di unità circolanti grazie anche al diffuso ricorso alla proroga dei contratti in essere per la difficoltà dei clienti di ottenere il cambio dell'auto in tempi ragionevoli.

Anche per il car sharing l'inizio del 2022 (+50% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente) è stato positivo, ma non abbastanza da compensare il crollo del 57% rispetto al pre-pandemia, con il numero dei noleggi passato da 13 a 5,5 milioni e la flotta calata a 6.200 vetture contro le 8.000 del 2019.

Per rafforzare la ripresa, sostiene Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, serve una maggiore attenzione "istituzionale" nei confronti del settore, a cominciare dall'ormai storica richiesta di una fiscalità – soprattutto in termini di detraibilità dell'Iva – sulle auto aziendali più allineata alla media dei grandi Paesi europei con i quali siamo soliti confrontarci, visto che le deduzioni a detrazioni previste dalla nostra legislazione valgono meno di un quinto di ciò che possono scaricare tedeschi e spagnoli, e circa un quarto di ciò che spetta alle imprese francesi e britanniche..

Se questa è una storia ormai datata, l'attuale emergenza porta in primo piano un'altra problematica: l'esclusione delle auto aziendali dall'accesso agli eco-incentivi. Un paradosso perché danneggia la collettività più di chi offre i servizi di mobilità. Infatti il contributo delle flotte alla transizione ecologica si rivela strategico per decarbonizzare la mobilità. **Aniasa** ricorda infatti che è il comparto vale il 47% delle immatricolazioni di vetture ibride plug-in e il 30% di quelle "full electric".

L'importanza del noleggio trova conferma nella ricerca Bain & Company illustrata contestualmente al Rapporto, che vede l'elettrico crescere solo nelle aree metropolitane del Nord e nel mercato flotte, mentre perde colpi al Sud e nel canale privati. Il noleggio, capace di proporre a costi d'esercizio accettabili anche vetture di prezzo elevato, potrebbe essere efficace per democratizzare le tecnologie "green", rendendole più accessibili anche laddove i livelli di reddito non sono paragonabili a quelli delle aree più ricche del Paese. Non a caso Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, evidenzia come nel canale privati (con solo codice fiscale) il 30% delle vetture a noleggio abbia emissioni di CO2 inferiori ai 60 g/km, mentre la quota scende al 6% nel caso delle vetture acquistate.

Noleggino, nella “tempesta perfetta” regge il lungo termine. Per il car sharing numeri in lenta ripresa



La tempesta perfetta che da oltre due anni sta sconvolgendo, con manifestazioni sempre diverse e imprevedibili, le nostre vite e gli equilibri del pianeta non poteva risparmiare il mondo dell'auto, e i numeri del mercato (non solo) italiano sono lì a dimostrarlo. Uno tsunami al quale neppure il settore noleggio e flotte poteva sottrarsi, seppur con contorni differenti per le sue articolate componenti.

Lo conferma la nuova edizione (la 21a) del Rapporto con cui l'**Aniasa**, l'associazione confindustriale che raggruppa le aziende operanti nel campo dei servizi di mobilità, certifica annualmente lo stato di salute di un comparto economico che può contare su un parco circolante superiore al milione di veicoli, un fatturato complessivo di oltre 12 miliardi e un peso sulle immatricolazioni complessive che nel 2019 (l'ultimo anno "covid Free") era arrivato al 25% rispetto al 5% di inizio millennio, mentre in termini di valore aveva superato il 30%.

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, il Rapporto evidenzia il pesante pedaggio pagato al quasi totale blocco dei viaggi nella prima metà del 2021, parzialmente alleggerito da una buona ripresa della stagione estiva che non ha però impedito al comparto di dimezzare l'attività rispetto al pre-pandemia (noleggi -51% e flotta ridotta di un terzo). E il primo trimestre 2022 mostra che il trend persiste, con il -22% di noleggi, il -4 del fatturato e addirittura il -70 delle immatricolazioni, a causa non solo della congiuntura avversa, ma anche degli enormi ritardi nella consegna delle nuove auto.

Situazione più favorevole per il lungo termine, che grazie soprattutto al boom della richiesta

da parte dei privati - nel 2021 è stata raggiunta la quota di 100.000 clienti con codice fiscale - ha incrementato del 12% il fatturato, sfiorando gli 8,8 miliardi, mentre la flotta (+5%) ha per la prima volta superato il milione di unità circolanti grazie anche al diffuso ricorso alla proroga dei contratti in essere per la difficoltà dei clienti di ottenere il cambio dell'auto in tempi ragionevoli.

Anche per il car sharing l'inizio del 2022 (+50% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente) è stato positivo, ma non abbastanza da compensare il crollo del 57% rispetto al pre-pandemia, con il numero dei noleggi passato da 13 a 5,5 milioni e la flotta calata a 6.200 vetture contro le 8.000 del 2019.

Per rafforzare la ripresa, sostiene Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, serve una maggiore attenzione "istituzionale" nei confronti del settore, a cominciare dall'ormai storica richiesta di una fiscalità - soprattutto in termini di detraibilità dell'Iva - sulle auto aziendali più allineata alla media dei grandi Paesi europei con i quali siamo soliti confrontarci, visto che le deduzioni a detrazioni previste dalla nostra legislazione valgono meno di un quinto di ciò che possono scaricare tedeschi e spagnoli, e circa un quarto di ciò che spetta alle imprese francesi e britanniche..

Se questa è una storia ormai datata, l'attuale emergenza porta in primo piano un'altra problematica: l'esclusione delle auto aziendali dall'accesso agli eco-incentivi. Un paradosso perché danneggia la collettività più di chi offre i servizi di mobilità. Infatti il contributo delle flotte alla transizione ecologica si rivela strategico per decarbonizzare la mobilità. **Aniasa** ricorda infatti che è il comparto vale il 47% delle immatricolazioni di vetture ibride plug-in e il 30% di quelle "full electric".

L'importanza del noleggio trova conferma nella ricerca Bain & Company illustrata contestualmente al Rapporto, che vede l'elettrico crescere solo nelle aree metropolitane del Nord e nel mercato flotte, mentre perde colpi al Sud e nel canale privati. Il noleggio, capace di proporre a costi d'esercizio accettabili anche vetture di prezzo elevato, potrebbe essere efficace per democratizzare le tecnologie "green", rendendole più accessibili anche laddove i livelli di reddito non sono paragonabili a quelli delle aree più ricche del Paese. Non a caso Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, evidenzia come nel canale privati (con solo codice fiscale) il 30% delle vetture a noleggio abbia emissioni di CO2 inferiori ai 60 g/km, mentre la quota scende al 6% nel caso delle vetture acquistate.

Noleggino, nella “tempesta perfetta” regge il lungo termine. Per il car sharing numeri in lenta ripresa



La tempesta perfetta che da oltre due anni sta sconvolgendo, con manifestazioni sempre diverse e imprevedibili, le nostre vite e gli equilibri del pianeta non poteva risparmiare il mondo dell'auto, e i numeri del mercato (non solo) italiano sono lì a dimostrarlo. Uno tsunami al quale neppure il settore noleggio e flotte poteva sottrarsi, seppur con contorni differenti per le sue articolate componenti.

Lo conferma la nuova edizione (la 21a) del Rapporto con cui l'**Aniasa**, l'associazione confindustriale che raggruppa le aziende operanti nel campo dei servizi di mobilità, certifica annualmente lo stato di salute di un comparto economico che può contare su un parco circolante superiore al milione di veicoli, un fatturato complessivo di oltre 12 miliardi e un peso sulle immatricolazioni complessive che nel 2019 (l'ultimo anno "covid Free") era arrivato al 25% rispetto al 5% di inizio millennio, mentre in termini di valore aveva superato il 30%.

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, il Rapporto evidenzia il pesante pedaggio pagato al quasi totale blocco dei viaggi nella prima metà del 2021, parzialmente alleggerito da una buona ripresa della stagione estiva che non ha però impedito al comparto di dimezzare l'attività rispetto al pre-pandemia (noleggi -51% e flotta ridotta di un terzo). E il primo trimestre 2022 mostra che il trend persiste, con il -22% di noleggi, il -4 del fatturato e addirittura il -70 delle immatricolazioni, a causa non solo della congiuntura avversa, ma anche degli enormi ritardi nella consegna delle nuove auto.

Situazione più favorevole per il lungo termine, che grazie soprattutto al boom della richiesta

da parte dei privati - nel 2021 è stata raggiunta la quota di 100.000 clienti con codice fiscale - ha incrementato del 12% il fatturato, sfiorando gli 8,8 miliardi, mentre la flotta (+5%) ha per la prima volta superato il milione di unità circolanti grazie anche al diffuso ricorso alla proroga dei contratti in essere per la difficoltà dei clienti di ottenere il cambio dell'auto in tempi ragionevoli.

Anche per il car sharing l'inizio del 2022 (+50% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente) è stato positivo, ma non abbastanza da compensare il crollo del 57% rispetto al pre-pandemia, con il numero dei noleggi passato da 13 a 5,5 milioni e la flotta calata a 6.200 vetture contro le 8.000 del 2019.

Per rafforzare la ripresa, sostiene Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, serve una maggiore attenzione "istituzionale" nei confronti del settore, a cominciare dall'ormai storica richiesta di una fiscalità - soprattutto in termini di detraibilità dell'Iva - sulle auto aziendali più allineata alla media dei grandi Paesi europei con i quali siamo soliti confrontarci, visto che le deduzioni a detrazioni previste dalla nostra legislazione valgono meno di un quinto di ciò che possono scaricare tedeschi e spagnoli, e circa un quarto di ciò che spetta alle imprese francesi e britanniche..

Se questa è una storia ormai datata, l'attuale emergenza porta in primo piano un'altra problematica: l'esclusione delle auto aziendali dall'accesso agli eco-incentivi. Un paradosso perché danneggia la collettività più di chi offre i servizi di mobilità. Infatti il contributo delle flotte alla transizione ecologica si rivela strategico per decarbonizzare la mobilità. **Aniasa** ricorda infatti che è il comparto vale il 47% delle immatricolazioni di vetture ibride plug-in e il 30% di quelle "full electric".

L'importanza del noleggio trova conferma nella ricerca Bain & Company illustrata contestualmente al Rapporto, che vede l'elettrico crescere solo nelle aree metropolitane del Nord e nel mercato flotte, mentre perde colpi al Sud e nel canale privati. Il noleggio, capace di proporre a costi d'esercizio accettabili anche vetture di prezzo elevato, potrebbe essere efficace per democratizzare le tecnologie "green", rendendole più accessibili anche laddove i livelli di reddito non sono paragonabili a quelli delle aree più ricche del Paese. Non a caso Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, evidenzia come nel canale privati (con solo codice fiscale) il 30% delle vetture a noleggio abbia emissioni di CO2 inferiori ai 60 g/km, mentre la quota scende al 6% nel caso delle vetture acquistate.



numero 338 - 12 Maggio 2022

Rapporto

ANIASA: mobilità a noleggio e in sharing frenata da burocrazia e fiscalità

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

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 con-

fermato protagonista della transizione ecologica immatricolando il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche.

Breve termine: noleggi dimezzati rispetto al pre-pandemia

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

Una stagione estiva positiva, con clientela quasi esclusivamente nazionale, ha consentito di registrare una decisa crescita rispetto al 2020, ma, guardando al pre-pandemia, il settore ha visto dimezzarsi le attività (-51% dei noleggi) e ridursi di un terzo la flotta, i giorni di noleggio e il complessivo giro d’affari.

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

Car sharing ancora in calo

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



Noleggio a lungo termine: una crescita guidata dai privati

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del business e della continua espansione nel canale dei privati, ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020).

E' proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela.

Tra le novità assolute del Rapporto un'analisi sul mercato dei privati (con solo codice fiscale) che hanno scelto di noleggiare un'auto per le proprie esigenze di mobilità, rinunciando alla proprietà: a fine 2021 hanno raggiunto quota 100.000.

Un dato significativo, che segna una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA.

Il primo trimestre 2022

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

della crisi di prodotto in atto.

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

"Il nostro Paese è chiamato nei prossimi anni a compiere l'attesa transizione ecologica della mobilità", ha dichiarato il Presidente ANIASA Alberto Viano a margine della presentazione, "Proprio per 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,



numero 338 - 12 Maggio 2022

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.

RED



Da oltre vent'anni facciamo solo questo