

Quanto vale il mercato del noleggio veicoli 2022

BusinessWeekly:

Gli ultimi due anni sono stati anni molto complessi per il noleggio veicoli, come per tutta la filiera automotive. Pandemia, crisi dei chip e, da ultimo, il conflitto in Ucraina hanno rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing in Italia. Rispetto ai numeri pre-pandemia, sottolinea **Aniasa**, l'associazione confindustriale dei servizi di mobilità, mancano [...]

L'articolo Quanto vale il mercato del noleggio veicoli 2022 proviene da BusinessWeekly.

Noleggino, strumento efficace e sostenibile per una più rapida elettrificazione del parco circolante



Auto sempre più centrale per gli italiani anche nel 2022: cresce il “divario di mobilità” tra chi può acquistare le auto elettriche (soprattutto nelle metropoli del Nord Italia e nelle flotte aziendali) e chi conserva la vecchia auto (soprattutto al Sud e tra i privati) Oggi gli italiani si muovono

in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (Suv) e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. Sono queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “La mobilità che non cambia – Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” condotta da **Aniasa**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo, parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l’auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l’App Mappe di Apple. Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un fenomeno quasi esclusivamente locale, visto che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019). La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l’auto personale è il mezzo di

trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Covid ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-Covid. La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi. Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Peccato però che si continui a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. La risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino), particolarmente diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante. L'elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati i consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (Bev) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di Bev. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

Aniasa illustra come cambia il mondo del noleggio e della mobilità



Presentata l'11 maggio scorso a Milano, la ventunesima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, realizzata in collaborazione con la società internazionale di consulenza strategica Bain & Company. Interessanti gli spunti emersi, che tratteggiano un quadro problematico, anche all'indomani della fase più acuta legata alla pandemia. Quest'ultima, unita alla crisi dei chip auto e, da ultimo, il conflitto in Ucraina ha 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, mentre il lungo termine regge l'urto anche grazie al boom di privati con solo codice fiscale, che hanno raggiunto ormai quota 100.000, con una crescita del 55% rispetto all'inizio del 2020 e che sale a 150.000 unità, considerando anche i privati con partita IVA. 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. 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.

Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo, 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 diffusione di questi veicoli, anche sotto il profilo economico. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente queste tendenze: 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. 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. 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. 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 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. 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. Il noleggio potrebbe emergere 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.

Tornando ai dati strutturali, 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 forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso al telelavoro 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). È proseguita la crescita della flotta (+5%) che per la prima volta supera il milione di veicoli, grazie a un più ampio ricorso alla proroga dei contratti concordato con la clientela. Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato 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%). 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 introdotti dal Governo in questa primavera rende oltremodo perplessi. Il noleggio 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 un'evoluzione che porta con sé positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli. Alla beffa sugli incentivi se ne aggiunge una seconda, ormai inaccettabile per le imprese italiane che utilizzano le vetture aziendali: il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti, è ancora bloccato al 40% dal 2007, e, di proroga in proroga, confermato almeno fino al prossimo 31 dicembre 2022”, prosegue Viano, “una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità rispetto ai competitor europei, ad esempio, di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100%. Auspichiamo che”, ha concluso Viano, “il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese, anche recependo la nostra proposta di graduale riallineamento a quanto previsto nei maggiori Paesi europei con una detraibilità al 100% per i veicoli elettrici, al 90% per gli ibridi e al 60% per gli endotermici”. **ANIASA** precisa come oggi su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 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.

Mercato auto a due velocità: “Rischiamo l’effetto Cuba”



Gli italiani usano sempre di più l’auto, però il mercato è praticamente fermo. Come è possibile? Lo spiega una **ricerca** condotta da **Aniasa** e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, presentata in occasione del **Rapporto Aniasa 2022**: “*La mobilità che non cambia - Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo*”

La ragione è che sta aumentando il “**divario di mobilità**” tra chi può permettersi le nuove auto elettriche e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto, come ci spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company.

LE AUTO SI USANO, MA NON SI COMPRANO

La pandemia è ormai alle spalle, come dimostrano gli italiani che sono tornati ad utilizzare i mezzi di trasporto in misura anche maggiore che in passato.

L'auto è utilizzata oggi da circa il 60% in più rispetto al gennaio del 2020. Nonostante la ritrovata mobilità, il mercato è tuttavia nel suo momento di peggior crisi dagli anni '70.

Leggi Anche: Primo trimestre: vendite in calo del 24,4%

INDICE DI MOTORIZZAZIONE RECORD

L'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo con 670 auto ogni 1.000 abitanti. Ne guidiamo praticamente più di una ciascuno: le auto per abitante in età di guida (cioè 18-65 anni) sono 1.04.

Nonostante il **crollò delle vendite** di vetture ed il tasso di motorizzazione tra i più alto, il parco circolante continua però a crescere praticamente senza sosta.

L'EFFETTO CUBA

Ma a farne le spese è l'età media del parco, che continua ad aumentare lasciando presagire un **"Effetto Cuba" per la mobilità italiana.** Nel 2020 le auto sopra i 15 anni sono il 35%, ed erano solo il 19% nel 2010 e il 16% nel 2000.

Leggi Anche: Oltre la metà delle auto in Italia è ante Euro 5

Solo il 42% del parco circolante in Italia ha meno di 10 anni, mentre fino al decennio scorso la percentuale di auto relativamente giovani superava il 60%.

Questi dati ci dicono che l'auto è ancora essenziale per la mobilità degli italiani, che – non potendosi permettere di comprare il nuovo – continuano a usare a oltranza i loro vecchi mezzi.

LE AUTO CALANO SOLO NELLE METROPOLI

La risposta non può essere limitata solo alle **nuove forme di mobilità metropolitana**, che riguardano solo una parte esigua del circolante. Il dibattito e le forme di innovazione della mobilità sono appannaggio quasi esclusivo delle grandi metropoli (con più di un milione di abitanti).

Il parco circolante in queste grandi città si sta già riducendo: nelle metropoli italiane (Milano, Roma, Torino) le auto sono sempre meno. Allo stesso tempo si assiste ad un **ritorno verso i mezzi di mobilità condivisa**, che avevano subito un forte calo durante la pandemia. Ma, al di fuori delle metropoli, né lo sharing né la micromobilità sono una reale alternativa all'auto, al massimo le si affiancano. Anche perché le abitudini di mobilità di sempre non sono cambiate: l'auto ad uso personale rimane saldamente al primo posto tra i mezzi usati di frequente

LE ELETTRICHE SONO ANCORA POCHE

Le auto Full Electric (BEV) aumentano di quota ma sono ancora poco rilevanti, i consumatori preferiscono attendere e, nel frattempo, comprare ibrido mild.

Le **BEV** si confermano **appannaggio delle grandi metropoli**, ma il canale privati è ancora indietro e nel primo quadrimestre del 2022 è calato all'1,8% del totale.

I Privati comprano ancora poco l'elettrico, e se lo fanno è quasi solo al Nord. La conferma è nella correlazione tra la penetrazione delle BEV a privati ed il valore aggiunto pro-capite: **le auto elettriche sono un bene ancora per pochi.**

Questa evidenza emerge chiaramente anche dall'opinione dei consumatori, che ritengono il costo eccessivo uno dei fattori di allontanamento dagli EV. Il mercato è prigioniero di contraddizioni strutturali; **il noleggio è l'unico canale in grado di "democratizzare le novità"**, rendendole accessibili a tutti.

FOLLOW US

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

Eco bonus auto, prosegue il pasticcio



Durante il recente convegno **ANIASA** in cui sono stati presentati i numeri del noleggio di auto e veicoli nel 2021, rispondendo ai giornalisti il Presidente Alberto Viano ha commentato lo strano rapporto tra il noleggio e le istituzioni.

Alcune domande evidenziavano **la disparità di trattamento fiscale per le imprese italiane** che ricorrono al noleggio, rispetto al resto dei paesi Europei, e ne chiedevano il motivo plausibile.

“I tecnici dei ministeri e i rappresentanti della politica conoscono bene le dinamiche fiscali che potrebbero incentivare il noleggio – ha detto Viano – ma hanno candidamente ammesso di non poter fare a meno dell’attuale quadro fiscale, pesato sul gettito di Irpef e Iva”.

Eco bonus, ancora escluso il noleggio

Per quanto sconcertante, una motivazione di questo tipo ha almeno una qualche spiegazione anche se, come già descritto in un altro articolo, rimane clamorosa l'atavica esclusione del settore del noleggio dal meccanismo degli incentivi.

Una mossa che certamente non favorisce la transizione ecologica, tanto strombazzata dalla classe politica nell'accompagnare i bonus fiscali legati all'acquisto.

Non si comprende, invece, l'insistenza della politica degli incentivi all'acquisto rispetto all'attuale contesto di mercato, **caratterizzato da una domanda di prodotto che supera di gran lunga l'offerta disponibile.**

Se le persone sono già disposte ad acquistare auto (che però non si trovano) perché gratificarle con ulteriori sconti che alla lunga non procurano un reale sostegno al mercato, ma solamente ai produttori dopo una tortuosa partita di giro?

Probabilmente, questa politica la si comprende solo se inserita nella più ampia cornice della banalizzazione mediatica, complice la stampa, in cui fa più effetto offrire a chi è pressoché analfabeta funzionale in tema di analisi economiche la notizia che comunque si sostiene il settore dell'auto, incentivando chi sulla carta inquina meno.

E infatti, con la pubblicazione degli incentivi per le auto e le moto verdi sulla Gazzetta Ufficiale di oggi, già si assiste al balletto della stampa accondiscendente.

Via agli incentivi eco

I concessionari potranno prenotare i contributi **dalle ore 10 di mercoledì 25 maggio, sulla piattaforma** ecobonus.mise.gov.it, ma i contratti saranno validi subito. Il Ministro Giorgetti accompagna la misura con un certo entusiasmo:

"Sono soddisfatto che finalmente gli incentivi automotive diventino operativi. È una misura che ho fortemente voluto. Una boccata d'ossigeno per un settore in sofferenza, ma anche un'opportunità per un cambiamento verso una mobilità sostenibile che valorizzi anche la nostra industria di settore".

A questo giro sono stati stanziati 650 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, che rientrano tra le risorse approvate dal Governo nel Fondo Automotive, per il quale è prevista una dotazione finanziaria complessiva di 8,7 miliardi di euro fino al 2030.

Per completezza di informazione, i 650 milioni di euro per il 2022 sono così ripartiti: 220 milioni di euro per le vetture elettriche; 225 milioni per le ibride plug-in; 170 milioni per le endotermiche a basse emissioni.

La misura si estende ai motocicli e ciclomotori, con lo stanziamento di 10 milioni per quelli non elettrici e 15 milioni per gli elettrici. Chi acquisterà auto e moto con l'incentivo dovrà mantenerne la proprietà per 12 mesi se è una persona fisica e 24 mesi se è una persona

giuridica.

Ulteriori 10 milioni sono destinati ai veicoli commerciali di categoria N1 e N2.

Inevitabilmente, **si prevede che i listini potranno variare già nelle prossime ore**, proprio per l'arrivo degli incentivi che in molti casi sostituiranno quelli praticati dalle case.

Vedremo se ci saranno effettivamente dei risparmi, ammesso che ci saranno auto da finanziare, e non solo quelle di grosse dimensioni, visto il trend attualmente in atto tra i costruttori per razionalizzare i margini.



In ripresa il rent-a-car, ma mancano le auto. Bene il lungo termine.



I dati del mercato italiano del noleggio a breve e a lungo termine

È un'ottima notizia che nel primo trimestre il rent-a-car, dopo essere stato il comparto che più ha sofferto in pandemia a causa del crollo dei viaggi e della mobilità, abbia quasi recuperato il giro d'affari rispetto al pre-pandemia, segnando "solo" un ritardo del 4% sul 2020, che pure fu toccato per tre settimane dal lockdown. Il recupero tuttavia si presenta con aspetti nuovi. Se i giorni di noleggio sono indietro del 2%, i noleggi segnano ancora meno 22%. Significa che mancano ancora i noleggi brevi tipici del turismo, professionale e leisure, che già nel 2021 era stato il grande ritardatario della ripresa. Se poi associamo questi dati al fatturato che come detto è solo il 4% inferiore, emerge l'altra caratteristica, forse la più rilevante per il settore: i prezzi sono in crescita, a causa della penuria di auto che i costruttori rifiutano di fornire ai noleggiatori, preferendo darle ai clienti privati che pagano di più. Gli operatori stanno reagendo sia tenendo più a lungo le vetture in flotta, e ciò comunque fa lievitare alcuni costi, sia ricorrendo a prodotti made in China, e questo è il segnale che maggiormente dovrebbe preoccupare l'industria e le istituzioni del continente.

Il Rapporto 2021 di **Aniasa**, curato come ogni anno dal Centro Studi Fleet&Mobility, evidenzia che lo scorso anno il noleggio a breve termine ha risentito fortemente della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte 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 rispetto 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.

Bene invece il noleggio a lungo termine, che nel trimestre è cresciuto del 9% come giro d'affari e del 7% come flotta, nel solco del 2021 in cui, 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 messaggio che arriva da **Aniasa**, per bocca del suo neo-presidente Alberto Viano, è il forte disappunto per l'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo. Un vero autogol sulla via della transizione verso l'elettrico, visto che 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 porterebbe con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario”.

Non sarebbe giusto chiudere senza menzionare l'annosa criticità della detraibilità IVA sulle auto aziendali ancora bloccata al 40% dal 2007 e, di proroga in proroga, confermata almeno fino al prossimo 31 dicembre. 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%. La proposta di **Aniasa** è 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 le analisi di **Aniasa**, 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.