

Aniasa, i marchi cinesi conquisteranno almeno il 7% di quota entro il 2030



Il mercato italiano dell'automobile l'anno scorso ha registrato un **aumento significativo del 19%**, accompagnato dalla crescita delle vetture ibride: 42% del mercato. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% entro il 2030, influenzando industria automobilista, in particolare di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).

A sollevare la questione è il **nuovo studio condotto da Aniasa e Bain & Company** “Casa e Chiesa nel settore dell’auto”, l’indagine annuale sulla mobilità degli italiani.

La crescita delle vetture ibride (42%) non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO2. Inoltre, analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse città, è emersa una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. **Solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid.**

Le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale privati, dove superano di poco il 4%. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Nonostante gli aspetti positivi, avanzano i marchi cinesi: **nel 2023 infatti la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali.** Stiamo quindi assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. E questo potrebbe avviare una nuova fase.

“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l’incertezza relativa all’alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla”, ha commentato il **Presidente Aniasa - Alberto Viano** a margine della presentazione, *“Una scelta che consente agli*

automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni”.



"In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica", ha concluso **Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company (in foto).**

Aniasa, brand cinesi al 7% del mercato auto europeo entro il 2030



L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'incognita per il mercato dell'auto, con una quota di mercato prevista di almeno il 7% entro il 2030, a discapito soprattutto di paesi importatori netti di auto come l'Italia, il Regno Unito e la Francia.

Lo si legge in uno studio condotto da **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e Bain & Company.

Dall'analisi della situazione, l'Europa rappresenta è solo una piccola parte di un quadro ben più ampio: nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, a fronte del 43% di marchi locali. *“La Cina si è ripresa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase”*, spiega lo studio.

Gianluca Di Loreto, partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company, ritiene che *“l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee”*.

In termini più generali lo studio di **Aniasa** evidenzia come lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile abbia mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per un settore che resta lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture rispetto al 2019).

Un dato incoraggiante e' rappresentato dall'aumento delle vetture ibride, salite al 42% (rispetto al 3% delle Bev) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO2, che rimane tema critico nell'attuale panorama automobilistico. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza

dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. *“I dati fotografano con chiarezza come sempre piu' italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anzichè acquistarla”*, ha commentato il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

I marchi cinesi conquisteranno almeno il 7% del mercato europeo entro il 2030

Secondo il nuovo studio di **Aniasa** e Bain & Company rappresenteranno un rischio-opportunità per i Paesi importatori come Italia, Regno Unito e Francia



Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del **19%**. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300 mila vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: **42%** del mercato. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del **7%** (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il **2030**, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'**Italia**, il **Regno Unito** e la **Francia** (importatori netti di auto). Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **Aniasa** e **Bain & Company** "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla **mobilità degli italiani** presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

La nuova geopolitica dell'auto

“In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'**Europa**, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle **case automobilistiche europee**. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica”, spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.

In Italia cresce il noleggio, traino dell'elettrico. Ma va rivisto l'aspetto fiscale

Published in: E-Mobility | Tags list: top news



In Italia il noleggio rappresenta stabilmente il **30% delle immatricolazioni** delle auto nazionali e copre una quota crescente di veicoli green: il 33% delle nuove auto elettriche e il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono infatti vetture a noleggio.

In un mercato dell'auto in graduale ripresa nel 2023, ma ancora distante dal pre-pandemia (+19% vs 2022, ma -20% vs 2019), il settore del noleggio veicoli ha raggiunto un giro d'affari di

14 miliardi di euro, con una flotta di **1,3 milioni di veicoli** in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri), con oltre 525mila unità, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano, per un valore complessivo di acquisti di 15 miliardi di euro.

Tuttavia, negli ultimi mesi l'attesa degli incentivi annunciati dal Governo ha frenato gli ordini e le nuove immatricolazioni, segno che per una vera transizione ecologica del parco circolante, il nostro Paese non ha alternative a rivedere la fiscalità sull'auto, allineandola a quella degli altri Paesi europei.

Sono queste, in estrema sintesi, le evidenze e gli spunti di riflessione emersi dal 23esimo rapporto firmato dall'**ANIASA**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Bene il breve termine

Nel 2023, il noleggio a breve termine ha superato la crisi post-pandemica e la successiva crisi dei chip, registrando un **fatturato vicino a 1,5 miliardi di euro**, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%).

Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, 6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%).

Nuovo boom del lungo termine

Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita e penetrazione su aziende e privati, superando i 10,6 miliardi di euro di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato), 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando una **crescita delle immatricolazioni del 23,6%**, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi "veri" (full o plug-in) o elettrici.

A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Car sharing in calo ma più lungo

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di **5 milioni di noleggi** di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia.

Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%). A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva.

Da rimarcare l'aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l'offerta del comparto verso formule weekend o plurigiornaliere.

Primo trimestre 2024

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali.

«Nel nostro Paese sta proseguendo la graduale transizione della mobilità di aziende e privati da un modello ancorato alla proprietà dell'auto a formule basate sull'uso. Auspichiamo che quanto prima siano operativi i nuovi incentivi che vedono anche il noleggio tra i beneficiari al 100% e un potenziale interessante esperimento di noleggio a lungo termine sociale. Novità, queste, che confermano una nuova e più positiva visione del nostro settore anche da parte delle Istituzioni», dichiara il **Presidente ANIASA, Alberto Viano**.

«L'accelerazione del ricambio del parco circolante nazionale non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull'auto aziendale: in Italia su un'auto di costo pari a 30mila euro le aziende possono "scaricare" 3.615 euro, contro i 25mila della Germania, i 23mila della Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito.

Secondo nostre stime, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500mila nuove vetture alla spina in tre anni), oltretutto con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade», conclude **Viano**.

ANIASA: avanza la mobilità a noleggio e in sharing



Il settore del **noleggio veicoli** continua a crescere: in Italia rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota in aumento di veicoli green; il 33% delle nuove vetture elettriche ed il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio; la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità.

Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della **23esima edizione del Rapporto ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in graduale ripresa nel 2023 (+19% vs 2022), ma ancora distante dal pre-pandemia (-20% vs 2019), il settore del noleggio veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d'affari di 14 mld di €, una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri), con oltre 525.000 unità, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano e a un valore complessivo di acquisti di 15 mld di euro.

Il noleggio a breve termine ha registrato nel 2023 tutti indicatori in crescita: il fatturato è vicino a 1,5 mld di €, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%). Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A

conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, 6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%).

Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita, superando i 10,6 mld di € di fatturato complessivo, 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando una crescita delle immatricolazioni del 23,6%, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi "veri" (full o plug-in) o elettrici. A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di 5 milioni di noleggi di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia. Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%). A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l'offerta del comparto verso formule weekend o pluri-giornaliere.

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali.

Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+7%), numero di noleggi (+5%), flotta (+3,5%). Boom delle immatricolazioni (+92%), che testimonia l'attesa per la stagione e una ritrovata e più nuova offerta di prodotto. Molto bene anche il lungo termine che ha visto crescere il giro d'affari (+14%) e la flotta (+8%). La nota dolente riguarda però le immatricolazioni, -15%. Un calo prodotto dall'effetto attesa dai nuovi incentivi annunciati a più riprese, già sul finire dello scorso anno, e che tardano ad entrare in vigore, lasciando alla finestra aziende e privati in attesa del rinnovo delle proprie auto.

DATI

Un settore in gran crescita: un veicolo su tre è NLT



Secondo il rapporto di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio), il settore del noleggio a lungo termine traina l'intero mondo dell'automotive, con un tasso di crescita del 18.

Come a livello nazionale, anche per Pafin Rent gli anni successivi alla pandemia hanno portato una crescita complessiva di clienti, volumi e fatturato; inoltre, la rete di professionisti qualificati che collabora con l'azienda è sempre più in espansione e garantisce una presenza sempre più capillare in tutta Italia. Guardando al prossimo futuro, l'azienda punta a una graduale affermazione all'interno del gruppo

Ayvens. In più, svela il CEO De Felice, l'azienda sta progettando una nuova soluzione di corporate e local car sharing: "Daremo la possibilità ai nostri clienti diretti di mettere in condivisione il proprio veicolo con condomini o colleghi. Si formeranno quindi delle community strette e riservate a garanzia di un ambiente sicuro per il veicolo e per chi lo utilizza". Una formula innovativa che punta a un'ottimizzazione dei veicoli su strada. L'obiettivo dichiarato è quello di fornire una soluzione di mobilità alternativa, in grado di contribuire al miglioramento delle condizioni delle nostre città in termini di viabilità che ecologici.



Il noleggio a lungo termine per privato conviene?

Questo articolo è stato pubblicato da questo sito

Nell'incerto mercato italiano dell'automotive (-18% di macchine vendute nel 2023 rispetto al pre-Covid), c'è un nicchia che continua ad aggiornare i suoi record: **i ricavi per noleggio a lungo termine nel 2023 hanno sfondato i 10 miliardi di euro**, in crescita del 12% sul 2022 e del 37% sul 2019. A mettere in fila i dati è **Aniasa**, associata di Confindustria che riunisce le imprese del settore. La gran parte del fatturato, 7,5 miliardi, arriva proprio dal noleggio di auto a lungo termine; un terzo, 2,9 miliardi, sono stati generati dalla rivendita dei veicoli usati.

Grandi clienti sono le imprese che solo nel 2023 hanno speso 6,2 miliardi di euro per dare a manager e dipendenti una vettura aziendale; ma si fanno largo anche **i privati che l'anno scorso hanno sganciato 811 milioni di euro per una macchina a noleggio**, l'11% del giro d'affari complessivo: 434 milioni sono stati spesi da privati con codice fiscale, mentre 377 milioni da privati con partita iva.

*“Con il passare degli anni il noleggio a lungo termine sta diventando **una formula di acquisizione dell'auto sempre più familiare per i privati**”, scrive **Aniasa** nel suo rapporto. Questo avviene, spiega l'associazione, “perché di fatto prevede un uso esclusivo dell'auto, liberando al tempo stesso l'utilizzatore da una serie di incombenze tipiche della proprietà”.*

Quali vantaggi dal noleggio a lungo termine?

Se per le imprese i vantaggi del noleggio a lungo termine sono quasi scontati, in termini di controllo dei costi, minori oneri di gestione e sconti fiscali, può sorprendere che il noleggio a lungo termine entri nelle dinamiche di un bilancio familiare anche tra chi non è un professionista con partita iva (che, come avviene per le imprese, può ammortizzare dei costi e alleggerire le incombenze con il fisco).

La ragione principale che spinge molti privati a investire su un noleggio a lungo termine è poter avere un'automobile **senza doversi sobbarcare i costi di acquisto**, che comprendono l'anticipo da saldare in concessionaria, ma anche assicurazione, pratiche amministrative e, più avanti nel tempo, manutenzione. Con il noleggio a lungo termine, infatti, tutto questo è compreso nel **canone mensile che resta fisso per tutta la durata del contratto** e la liquidità sul conto corrente resta intatta, per affrontare magari spese impreviste.

Il noleggio a lungo termine per privato conviene?



Nell'incerto mercato italiano dell'automotive (-18% di macchine vendute nel 2023 rispetto al pre-Covid), c'è un nicchia che continua ad aggiornare i suoi record: **i ricavi per noleggio a lungo termine nel 2023 hanno sfondato i 10 miliardi di euro**, in crescita del 12% sul 2022 e del 37% sul 2019. A mettere in fila i dati è **Aniasa**, associata di Confindustria che riunisce le imprese del settore. La gran parte del fatturato, 7,5 miliardi, arriva proprio dal noleggio di auto a lungo termine; un terzo, 2,9 miliardi, sono stati generati dalla rivendita dei veicoli usati.

Grandi clienti sono le imprese che solo nel 2023 hanno speso 6,2 miliardi di euro per dare a manager e dipendenti una vettura aziendale; ma si fanno largo anche **i privati che l'anno scorso hanno sganciato 811 milioni di euro per una macchina a noleggio**, l'11% del giro d'affari complessivo: 434 milioni sono stati spesi da privati con codice fiscale, mentre 377 milioni da privati con partita iva.

*“Con il passare degli anni il noleggio a lungo termine sta diventando **una formula di acquisizione dell'auto sempre più familiare per i privati**”, scrive **Aniasa** nel suo rapporto. Questo avviene, spiega l'associazione, “perché di fatto prevede un uso esclusivo dell'auto, liberando al tempo stesso l'utilizzatore da una serie di incombenze tipiche della proprietà”.*

Quali vantaggi dal noleggio a lungo termine?

Se per le imprese i vantaggi del noleggio a lungo termine sono quasi scontati, in termini di controllo dei costi, minori oneri di gestione e sconti fiscali, può sorprendere che il noleggio a lungo termine entri nelle dinamiche di un bilancio familiare anche tra chi non è un

professionista con partita iva (che, come avviene per le imprese, può ammortizzare dei costi e alleggerire le incombenze con il fisco).

La ragione principale che spinge molti privati a investire su un noleggio a lungo termine è poter avere un'automobile **senza doversi sobbarcare i costi di acquisto**, che comprendono l'anticipo da saldare in concessionaria, ma anche assicurazione, pratiche amministrative e, più avanti nel tempo, manutenzione. Con il noleggio a lungo termine, infatti, tutto questo è compreso nel **canone mensile che resta fisso per tutta la durata del contratto** e la liquidità sul conto corrente resta intatta, per affrontare magari spese impreviste.

Certo l'automobile non diventa di proprietà di chi la utilizza e non esistono nemmeno pasti gratis: il canone mensile, alla fine dei conti, ingloba gli oneri finanziari dell'operazione, anche se - assicura **Aniasa** - per il 2023, nonostante la stretta monetaria della Bce, *"è presumibile dedurre che i noleggiatori abbiano assorbito una parte dei maggiori costi, limitando l'aumento dei canoni"*.

Per i privati attenzione alla clausole

Un privato che noleggia a lungo termine può quindi salvaguardare la sua liquidità e spalmare nel tempo i costi dell'**automobile che tuttavia non diventerà mai di sua proprietà**. Noleggiare l'auto per un privato è meno conveniente rispetto a un'azienda o una partita iva perché **non c'è accesso ad alcun beneficio fiscale** legato al costo del canone.

Sul fronte del contratto, grande **attenzione va fatta alla clausole**. Con il noleggio a lungo termine ci sono sempre dei ferrei limiti nel chilometraggio e, di solito, più sono i chilometri compresi nel canone e maggiore è il costo mensile. La tranquillità, insomma, si paga anche perché i chilometri extra possono essere davvero salati. **Anche nella gestione dell'auto non sono ammesse distrazioni**: non essendo di proprietà, la manutenzione va fatta nei centri autorizzati, quindi nessuna possibilità di scegliere il proprio meccanico di fiducia vicino casa. Infine, **addio alla personalizzazione**: spesso le auto destinate al noleggio a lungo termine sono standardizzate, con poche possibilità di modifica. E se qualche accessorio si rompe o danneggia nei mesi del noleggio, beh, bisogna saldare.

Il noleggio a lungo termine per privato conviene?

Nell'incerto mercato italiano dell'automotive (-18% di macchine vendute nel 2023 rispetto al pre-Covid), c'è un nicchia che continua ad aggiornare i suoi record: **i ricavi per noleggio a lungo termine nel 2023 hanno sfondato i 10 miliardi di euro**, in crescita del 12% sul 2022 e del 37% sul 2019. A mettere in fila i dati è **Aniasa**, associata di Confindustria che riunisce le imprese del settore. La gran parte del fatturato, 7,5 miliardi, arriva proprio dal noleggio di auto a lungo termine; un terzo, 2,9 miliardi, sono stati generati dalla rivendita dei veicoli usati.

Grandi clienti sono le imprese che solo nel 2023 hanno speso 6,2 miliardi di euro per dare a manager e dipendenti una vettura aziendale; ma si fanno largo anche **i privati che l'anno scorso hanno sganciato 811 milioni di euro per una macchina a noleggio**, l'11% del giro d'affari complessivo: 434 milioni sono stati spesi da privati con codice fiscale, mentre 377 milioni da privati con partita iva.

*“Con il passare degli anni il noleggio a lungo termine sta diventando **una formula di acquisizione dell'auto sempre più familiare per i privati**”, scrive **Aniasa** nel suo rapporto. Questo avviene, spiega l'associazione, “perché di fatto prevede un uso esclusivo dell'auto, liberando al tempo stesso l'utilizzatore da una serie di incombenze tipiche della proprietà”.*

Quali vantaggi dal noleggio a lungo termine?

Se per le imprese i vantaggi del noleggio a lungo termine sono quasi scontati, in termini di controllo dei costi, minori oneri di gestione e sconti fiscali, può sorprendere che il noleggio a lungo termine entri nelle dinamiche di un bilancio familiare anche tra chi non è un professionista con partita iva (che, come avviene per le imprese, può ammortizzare dei costi e alleggerire le incombenze con il fisco).

La ragione principale che spinge molti privati a investire su un noleggio a lungo termine è poter avere un'automobile **senza doversi sobbarcare i costi di acquisto**, che comprendono l'anticipo da saldare in concessionaria, ma anche assicurazione, pratiche amministrative e, più avanti nel tempo, manutenzione. Con il noleggio a lungo termine, infatti, tutto questo è compreso nel **canone mensile che resta fisso per tutta la durata del contratto** e la liquidità sul conto corrente resta intatta, per affrontare magari spese impreviste.

Fonte : Wired

Auto aziendali taglieggiate dal fisco, c'è la proposta di riforma



Le **Associazioni dell'automotive** avanzano una proposta congiunta per mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle **auto aziendali**.

Di fronte alle grandi sfide del futuro, l'ecosistema italiano dell'auto si è presentato più coeso che mai in occasione del panel istituzionale dell'**Automotive Dealer Day 2024**, teatro di un confronto aperto e costruttivo che ha coinvolto le maggiori associazioni del settore e il ministro dell'Economia, **Giancarlo Giorgetti**.

Negli ultimi anni – sottolineano ANFIA, **ANIASA**, Federauto, Motus-E e UNRAE – abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il **mercato auto italiano** esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull'**Ecobonus** è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi.

In un'ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi 2024, ANFIA, **ANIASA**, Federauto, Motus-E e UNRAE evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della

fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90.

La proposta formulata da ANFIA, **ANIASA**, Federauto, Motus-E e UNRAE si concentra sulla **revisione della fiscalità** delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

Un punto di particolare rilievo, inoltre, è che agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, in grado di avvicinare sempre più persone alle **nuove tecnologie**, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano.

L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle **emissioni di CO2** e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della **mobilità a zero** e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie.

In una fase cruciale per la filiera nazionale, ANFIA, **ANIASA**, Federauto, Motus-E e UNRAE ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive. Le associazioni, infatti, ribadiscono che il fondo è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere nel breve e medio periodo al fine di mantenere l'Italia tra i grandi protagonisti del mondo automotive e di garantire la competitività di un settore al cuore dell'economia del Paese, con quasi 1,3 milioni di addetti complessivi tra industria e servizi.

Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, ANFIA, **ANIASA**, Federauto, Motus-E e UNRAE si sono unite in un appello al Governo, affinché venga attivato quanto prima un Tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, MASE, MEF, MIMIT e MIT, in grado di definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera automotive.

Noleggio in crescita e dinamiche di settore



L'autonoleggio è in salute, dopo essersi lasciato alle spalle gli sconvolgimenti post-Covid, che non sono stati lievi. Il noleggio a lungo termine ha chiuso, secondo i dati **Aniasa**, il 2023 in crescita del 13% a un giro d'affari di 10,6 miliardi, in cui il noleggio pesa per 7,5 (+10%) e la rivendita dei veicoli usati per 2,9, con una crescita del 25% che riflette il buon momento attraversato dal mercato dell'usato a causa della mancanza di prodotto nuovo.

Il fatturato noleggio proviene per oltre l'80% dalle aziende, mentre il resto è ripartito equamente tra Pubblica Amministrazione, in calo del 9%, e privati con e senza partita IVA, questi ultimi in crescita di oltre il 7%.

Questi numeri sono generati da una flotta complessiva che ha superato 1,2 milioni di veicoli, di cui quasi uno su cinque è un veicolo commerciale.

Per alimentare questa flotta, gli operatori hanno immatricolato lo scorso anno 377mila vetture, che sono il 24% del totale mercato, e 62mila veicoli commerciali. Il dato più significativo è la durata dei contratti sottoscritti: quelli di 48 mesi o più sono stati uno su due, da uno su quattro del 2022. Segno che al maggior prezzo delle auto praticato dalle Case i clienti hanno reagito spalmandolo su un più lungo ciclo di sostituzione, come accade già nel mercato dei privati che acquistano, dove il primo passaggio di proprietà è passato in pochi anni da 7 a 8 anni. Anche stavolta, niente di nuovo sotto il sole: se l'offerta alza i prezzi i clienti abbassano i volumi.

Altro indicatore interessante è il chilometraggio associato ai nuovi contratti. Quelli con percorrenza superiore a 30.000 km/anno sono passati dal 39 al 46%, a significare che la prova del rifiuto dell'auto come mezzo di spostamento, molto affascinante e cool, va cercata altrove.

Sulle alimentazioni, i nuovi contratti vedono sempre il diesel in prima posizione con oltre due auto su cinque e, in generale, il motore termico presente nel 95% delle vetture. Però quelle alla spina, soprattutto ibride plug-in, pesano il 13,5%, molto più che nel resto del mercato dove non raggiungono la doppia cifra. Ciò perché le imprese rispettano gli standard ESG, pretendendo di contrastare il cambiamento climatico, ma in realtà è solo greenwashing.

Anche il noleggio a breve, rent-a-car, ha chiuso un ottimo 2023 sfiorando il miliardo e mezzo di fatturato, grazie a una domanda tornata ai livelli pre-Covid, sui 36 milioni di giorni, ma soprattutto al prezzo medio passato dai 33 euro del 2019 ai 41 dell'anno scorso. Rispetto al 2022 il prezzo medio è diminuito, tanto che nel canale intermediari i volumi sono aumentati a doppia cifra a fronte di un fatturato inferiore. Ma ciò è dipeso soprattutto da un allungamento dei giorni di noleggio.

Auto, le proposte delle associazioni al governo su Fondo automotive e flotte aziendali

Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae chiedono una revisione delle percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio in funzione delle emissioni. E poi c'è il forte ritardo degli incentivi.

Le principali associazioni italiane dell'automotive hanno avanzato una proposta congiunta al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti per "mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali".

Lo hanno comunicato in occasione della sessione inaugurale della 22esima edizione dell'Automotive Dealer Day – House of Mobility, alla Fiera di Verona, sottolineando "l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo".

A cominciare, ad esempio, dalla fiscalità delle auto aziendali, il cui impianto normativo risale agli anni '90. Sul tavolo l'idea di riparametrare le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio in funzione delle emissioni di CO2 e innalzare l'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione.

La percentuale di deducibilità varia infatti soltanto a seconda dell'utilizzo del veicolo. È disciplinata dall'articolo 164 del Tuir (Testo Unico delle Imposte sui Redditi), in base al quale l'auto aziendale è deducibile per le imprese, i lavoratori autonomi e gli agenti di commercio, ma solo se utilizzata per fini aziendali. In funzione dell'utilizzo del mezzo, le auto possono avere due tipi di detrazioni:

- i veicoli utilizzati esclusivamente per l'attività d'impresa sono deducibili al 100%
- i veicoli utilizzati promiscuamente, sia per l'attività d'impresa che per uso personale, sono deducibili al 25%.

Per le autovetture, il limite sul quale calcolare la percentuale deducibile è pari a:

- 18.075,99 € per le imprese e i lavoratori autonomi suddivisi in 5 anni (3.615,2 €/anno);
- 25.822,84 € per gli agenti di commercio suddivisi in 5 anni (5.164,57 €/anno).

Oltre a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile, un intervento simile alimenterebbe anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, "in grado di avvicinare sempre più persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano", che è tra i più vecchi in Europa.

In una fase definita “cruciale” per la filiera nazionale, Anfia, **Aniasa**, Federauto, Motus-E e Unrae ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate “al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive”.

Negli ultimi anni – rimarcano le associazioni – le politiche incentivanti hanno alimentato una “grande incertezza”, con il risultato che oggi il mercato auto italiano è caratterizzato da una forte discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove invece industria e consumatori possono fare affidamento su prospettive ben definite sul funzionamento delle agevolazioni.

L'Ecobonus italiano, al contrario, è stato modificato quattro volte in quattro anni, e spesso si è assistito ad annunci ai quali non è seguita una rapida attuazione delle misure, con conseguente paralisi delle vendite.

La cartina di tornasole è **l'ultima analisi del mercato delle auto elettriche** fornita da Motus-E, relativa al mese di aprile: si registra un -20% nelle vendite in confronto allo stesso mese del 2023, con 3.173 nuove vetture full electric immatricolate, il 2,3% del totale venduto nel mese considerando tutti i tipi di alimentazione.

Nei primi quattro mesi del 2024, le nuove auto elettriche registrate in Italia sono in totale 16.402, in calo del 19,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, con una quota di mercato scesa al 2,8% (3,7% nel periodo gennaio-aprile del 2023).

La contrazione è dovuta all'attesa dei consumatori verso il nuovo Ecobonus, che prevede incentivi più generosi rispetto ai precedenti (fino a un massimo di 13.750 euro con rottamazione e Isee sotto 30mila euro, lo **schema completo** è stato presentato a febbraio al Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy).

Il decreto è stato controfirmato a fine marzo dal ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto, ma sui tempi di pubblicazione regna l'incertezza.

Va ricordato che il provvedimento non avrà effetto retroattivo, quindi fino all'uscita del Dpcm continueranno ad applicarsi i **vecchi incentivi** meno vantaggiosi e attrattivi.

Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, le associazioni hanno chiesto che venga attivato un tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento (Mase, Mef, Mimit e Mit) in grado di “definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera”.

Fondo Automotive e fiscalità, la proposta congiunta delle associazioni



Anfia, Anuasa, Federauto, Motus-E e Unrae si sono unite in un appello al governo per l'attivazione di un tavolo con i principali attori della filiera

Il **Fondo Automotive** va messo al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali. Lo affermano le associazioni dell'automotive **Anfia, Anuasa, Federauto, Motus-E e Unrae**, secondo le quali negli ultimi anni abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi.

In un'ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi 2024, le associazioni evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e

industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90. La proposta congiunta formulata dalle associazioni si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

Un punto di particolare rilievo, inoltre, è che agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, in grado di avvicinare sempre più persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano. L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie.

In una fase cruciale per la filiera nazionale, le associazioni ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive. Le associazioni, infatti, ribadiscono che il fondo è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere nel breve e medio periodo al fine di mantenere l'Italia tra i grandi protagonisti del mondo automotive e di garantire la competitività di un settore al cuore dell'economia del Paese, con quasi 1,3 milioni di addetti complessivi tra industria e servizi.

Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, Anfia, **Aniasa**, Federauto, Motus-E e Unrae si sono unite in un appello al governo, affinché venga attivato quanto prima un Tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, Mase, Mef, Mimit e Mit, in grado di definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera automotive.

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

Il settore del noleggio in crescita, raccontato nel 23° Rapporto ANIASA

Il settore del noleggio veicoli in Italia continua a mostrare segnali di robusta crescita, confermandosi come un pilastro fondamentale della mobilità nazionale. Secondo il 23° Rapporto ANIASA, il noleggio rappresenta ormai il **30% delle immatricolazioni nazionali**, con una quota significativa di veicoli green: il 33% delle nuove vetture elettriche e il 53% delle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. La flotta complessiva di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità, segnando un traguardo importante per il settore. Tuttavia, l'attesa per i nuovi incentivi governativi ha rallentato ordini e immatricolazioni, evidenziando l'urgenza di una riforma fiscale in linea con gli standard europei.

Breve termine in salute

Il noleggio a breve termine ha superato le difficoltà post-pandemiche e la crisi dei chip, mostrando segni di netta ripresa. Nel 2023, il settore ha registrato un fatturato vicino a 1,5 miliardi di euro, con 4,3 milioni di noleggi (+18%) per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%). Questo segmento sta gradualmente recuperando il terreno perso negli anni precedenti, anche se rispetto al 2019 manca ancora all'appello quasi un cliente su cinque. Le immatricolazioni sono cresciute dell'8%, con una flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). È significativo notare che sei noleggi su dieci avvengono all'interno degli aeroporti, riflettendo un **aumento della domanda turistica**, sia nazionale che internazionale.

Nuovo boom del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine ha continuato a crescere anche nel 2023, con un **fatturato complessivo di oltre 10,6 miliardi di euro**, inclusi i ricavi dalla rivendita dell'usato. La flotta ha raggiunto 1,2 milioni di veicoli (+8%), con un incremento delle immatricolazioni del 23,6%, per un totale record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri. Di questi, 82mila erano veicoli ibridi o elettrici. Il servizio ha raggiunto 254.000 utenti, tra cui 90.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 161.000 privati, confermando un **trend di crescita solido e sostenuto**.

Il car sharing si fa... "lungo"

Il car sharing sta vivendo una fase di trasformazione in Italia. Nel 2023, sono stati effettuati

poco meno di 5 milioni di noleggi, un calo del 10% rispetto al 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni pre-pandemia. Nonostante la stabilità della flotta a 3.500 vetture, il numero di utenti è aumentato del 4% negli ultimi sei mesi, raggiungendo i 300.000. La maggior parte della flotta è concentrata a Roma e Milano, dove si registra un aumento delle durate dei noleggi, passate da 77 a 95 minuti, indicando una tendenza verso formule di noleggio più lunghe, come i weekend o le pluri-giornaliere.

Il primo trimestre 2024 del noleggio veicoli

Nel primo trimestre del 2024, il **noleggio ha continuato a crescere**, mantenendo una quota del 31% delle immatricolazioni nazionali. Il noleggio a breve termine ha registrato un aumento del fatturato del 7%, un incremento del numero di noleggi del 5% e un'espansione della flotta del 3,5%. Le immatricolazioni sono aumentate del 92%, riflettendo l'attesa per una stagione estiva caratterizzata da un'elevata domanda. Anche il lungo termine ha visto una crescita del giro d'affari (+14%) e della flotta (+8%), sebbene le immatricolazioni siano calate del 15% a causa dell'attesa per i nuovi incentivi.

La transizione verso una mobilità sostenibile

“Nel nostro Paese sta proseguendo la **graduale transizione della mobilità di aziende e privati** da un modello ancorato alla proprietà dell'auto a formule basate sull'uso”, ha dichiarato Alberto Viano, Presidente di **ANIASA**. L'associazione auspica l'entrata in vigore dei nuovi incentivi, che includono anche il noleggio tra i beneficiari, e la sperimentazione del noleggio a lungo termine sociale, una novità che potrebbe rivoluzionare il settore.



Riequilibrare la fiscalità sull'auto aziendale

La fiscalità sull'auto aziendale in Italia è un tema cruciale per accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile. Attualmente, le aziende italiane possono detrarre solo 3.615 euro su un'auto del costo di 30.000 euro, contro i 25.000 della Germania, i 23.000 della Spagna e i 18.000 di Francia e Regno Unito. Un riequilibrio verso questi valori, almeno per le nuove vetture elettriche, potrebbe portare a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale, stimata in circa 500.000 nuove vetture alla spina in tre anni, con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Questo avrebbe anche vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle strade.

Conclusioni e prospettive future

Il Rapporto **ANIASA 2024** evidenzia una forte crescita del settore del noleggio veicoli in Italia, nonostante le sfide legate all'attesa dei nuovi incentivi governativi. La mobilità pay-per-use sta diventando sempre più rilevante, sia per le aziende che per i privati, e rappresenta una soluzione sostenibile e conveniente per affrontare le sfide della mobilità moderna. La riforma della fiscalità sull'auto, in linea con gli standard europei, è un passo fondamentale per accelerare la transizione verso una mobilità più verde e sostenibile. **Le prospettive per il 2024 e oltre sono promettenti**, con il settore del noleggio destinato a giocare un ruolo chiave nel panorama della mobilità italiana.

Noleggino e i nodi da sciogliere: accelerare sugli incentivi e fiscalità “europea”



Il settore del noleggino veicoli continua a crescere nel nostro Paese: rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota in aumento di veicoli green; il 33% delle nuove vetture elettriche e il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggino; la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità. Ma l’attesa degli incentivi annunciati dal Governo ha frenato negli ultimi mesi gli ordini e le nuove immatricolazioni. Per una vera transizione ecologica del parco circolante, il nostro Paese non ha alternative a rivedere la fiscalità sull’auto, allineandola a quella degli altri Paesi europei.

Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 23esima edizione del Rapporto ANIASA, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell’auto in graduale ripresa nel 2023 (+19% vs 2022), ma ancora distante dal pre-pandemia (-20% vs 2019), il settore del noleggino veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d’affari di 14 mld di €, una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri), con oltre 525.000 unità, pari a circa il 30% dell’intero mercato italiano e a un valore complessivo di acquisti di 15 mld di euro.

Breve termine in salute

Superata la fase post pandemica e la successiva crisi dei chip, il 2023 del noleggio a breve termine ha registrato tutti indicatori in crescita: **il fatturato è ormai vicino a 1,5 mld di €, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%)**. Il rent-a-car sta quindi gradualmente recuperando quanto perso negli scorsi anni, anche se rispetto al 2019 manca ancora all'appello quasi 1 cliente su 5. Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, **6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%)**.

Nuovo boom del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita e penetrazione su aziende e privati, **superando i 10,6 miliardi di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato)**, 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando una crescita delle immatricolazioni del 23,6%, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi "veri" (full o plug-in) o elettrici. **A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.**

Il car sharing si fa...."lungo"

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di 5 milioni di noleggi di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia. Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre **cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%)**. **A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva**. Da rimarcare l'aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l'offerta del comparto verso formule weekend o pluri-giornaliere.

Il primo trimestre 2024 del noleggio veicoli

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali. Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+7%), numero di noleggi (+5%), flotta (+3,5%). **Boom delle immatricolazioni (+92%), che testimonia l'attesa per la stagione e una ritrovata e più nuova offerta di prodotto. Molto bene anche il lungo termine che ha visto crescere il giro d'affari (+14%) e la flotta (+8%). La nota dolente**

riguarda però le immatricolazioni, -15%. Un calo prodotto dall'effetto attesa dai nuovi incentivi annunciati a più riprese, già sul finire dello scorso anno, e che tardano ad entrare in vigore, lasciando alla finestra aziende e privati in attesa del rinnovo delle proprie auto.

“Nel nostro Paese sta proseguendo la graduale transizione della mobilità di aziende e privati da un modello ancorato alla proprietà dell'auto a formule basate sull'uso”, ha dichiarato il presidente di ANIASA, Alberto Viano. “Auspichiamo che quanto prima siano operativi i nuovi incentivi che vedono anche il noleggio tra i beneficiari al 100% e un potenziale interessante esperimento di noleggio a lungo termine sociale. Novità, queste, che confermano una nuova e più positiva visione del nostro settore anche da parte delle Istituzioni”.

“L'accelerazione del ricambio del parco circolante nazionale non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull'auto aziendale: in Italia su un'auto di costo pari a 30.000 euro le aziende possono 'scaricare' 3.615 €, contro i 25mila della Germania, i 23mila della Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito. Secondo nostre stime, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500.000 nuove vetture alla spina in tre anni), oltretutto con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade”, ha concluso Viano.

Foto ufficio stampa ANIASA

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp

La transizione verso l'elettrico ristagna? Per uscirne l'industria automobilistica valorizzi il noleggio! Con Bain e Aniasa



di Barbara Weisz ?? Il noleggio auto è in crescita e rappresenta quasi il 30% delle immatricolazioni. Ed è l'unico vero traino per le vetture elettriche. Continua però a scontare una politica fiscale svantaggiosa rispetto all'Europa e segmenti potenzialmente innovativi, come il car sharing non decollano. Serve una nuova politica fiscale per accelerarlo. Ce ne parlano il presidente **Aniasa** Alberto Viano e Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company

Tesla Roadster. In Italia le vendite di auto elettriche sono al palo. Il principale acquirente delle e-car è il settore del noleggio, che vale da solo il 30% delle vendite di bev e phev

Il noleggio auto cresce, raggiunge nel 2023 un record di immatricolazioni, ha un ruolo importante nella transizione verso l'auto elettrica. **Ma non è adeguatamente valorizzato**: sconta aliquote fiscali più alte che negli altri paesi europei, ci sono segmenti innovativi come il car sharing che non riescono a decollare. **Questo limita anche il suo potenziale di stimolo al cambiamento in corso del mondo dell'auto**, una funzione di cui invece l'Italia avrebbe un gran bisogno, perché è fra i grandi paesi europei quello in cui al momento l'elettrificazione è meno diffusa.

In base ai dati del 23esimo rapporto **Aniasa**, in termini di adozione dell'auto elettrica, **l'Italia**

con il suo 3% è il fanalino di coda fra le sette grandi economie europee. Le bev hanno ancora quote di mercato marginali, mentre in Germania, Francia, Gran Bretagna, Belgio e Paesi Bassi il segmento è più evoluto. Come sottolinea **Gianluca Di Loreto**, partner e responsabile automotive Italia di **Bain & Company**, al momento il nostro mercato, insieme a quello spagnolo, ha assorbito solo la percentuale di utenti che si definiscono “innovatori”. È una fascia di consumatori che compra sistematicamente prodotti appena usciti solo per il fatto che rappresentano appunto una novità, senza altre motivazioni relative invece al funzionamento, alla convenienza, al prezzo.

Non che l'Europa nel suo complesso sia molto più avanti di così: i paesi in cui l'elettrico è più diffuso, come Germania e Francia, hanno già raggiunto anche gli early adopter, ma la fetta di mercato più vasta non ha ancora fatto scelte relative all'auto elettrica. **In Italia scontiamo anche gap infrastrutturali**, relativi per esempio alla rete di ricariche, e abbiamo un mercato di consumatori poco propensi ad acquistare nuove vetture. Il parco auto sta invecchiando, in base ai dati dell'Automobile Club Italia l'età media delle autovetture circolanti si avvicina ai 13 anni, registrando un incremento significativo rispetto agli anni precedenti. La resistenza principale all'acquisto di una nuova auto è quella economica, determinante nel 50-60% dei casi.

Il noleggio ha un ruolo importante nel ricambio del parco auto, per numero di immatricolazioni vale il 29,7% del mercato italiano. Consente a chi sta valutando un acquisto di testare i prodotti sul mercato, e ha ruolo propulsivo verso l'innovazione. È il maggior acquirente di auto elettriche del paese, con una quota del 30% del totale. Viano sottolinea altri due impatti virtuosi, il primo legato al ruolo che ha sia nello sviluppo sia nella promozione di innovazioni tecnologiche, il secondo alla capacità di «portare sul mercato vetture con caratteristiche di emissioni vicine al nuovo, ma a un costo più basso. Le vetture elettriche sono molto costose, e quelle immatricolate dal noleggio a breve saranno disponibili sul mercato dell'usato, favorendo una sorta di democratizzazione».

Il noleggio auto è un mercato in costante espansione in Italia. Nel 2023 pesava per il 24,3% sul totale delle immatricolazioni.

Proponiamo un approfondimento sul ruolo del settore in un contesto fortemente in divenire come quello dell'attuale mercato dell'auto, in Europa alle prese oltre che con la doppia transizione anche con l'ascesa dell'auto Made in China, attraverso i dati del rapporto **Aniasa** sul noleggio veicoli 2023, “**Pay per use, muoversi in un mondo che cambia**” e del report realizzato dall'associazione confindustriale insieme a Bain & Company sulla mobilità degli italiani, “**Casa e Chiesa nel settore dell'auto**” e con le interviste ad **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**, e **Gianluca Di Loreto**, partner Bain & Company.

Il mercato del noleggio in crescita, Panda e 500 sul gradino più alto del podio, ma in Europa ci sono più auto elettriche

Il noleggio come detto è in buona salute, ha raggiunto 14 miliardi di euro, in crescita sui 13 miliardi del 2023, vale il 29,7% dell'immatricolato italiano, a quota 525mila unità tra auto e veicoli commerciali leggeri. Resta trainato dal business del lungo termine, che fattura oltre 10,6 miliardi, mentre il breve termine è arrivato a 1,5 miliardi, e i restanti 2,5 miliardi arrivano da servizi automobilistici e digitali.

Il noleggio auto in Italia ha raggiunto 14 miliardi di euro, in crescita sui 13 miliardi del 2023. Vale il 29,7% dell'immatricolato italiano, a quota 525mila unità tra auto e veicoli commerciali leggeri.

Malgrado presenti una maggior penetrazione dell'elettrico, rispecchia le attuali abitudini dei consumatori che nella maggioranza dei casi continuano a scegliere la propulsione tradizionale. In Italia sono elettriche il 4,9% delle auto a noleggio a lungo termine, una percentuale bassa rispetto all'Europa dove invece le bev hanno raddoppiato i volumi nel 2023, raggiungendo le 650mila unità, e nelle flotte aziendali la quota di Bev (battery electric vehicle) è quasi pari alla somma delle ibride (full + plug-in hybrid).

Le macchine più richieste sono per il noleggio a lungo termine Panda, Nissan Qashqai, e Volkswagen T-Roc, mentre nel breve termine in testa c'è sempre una smart city prodotto da Stellantis, la 500, che piace in particolare ai turisti, seguita dal Suv 500 X, mentre in terza posizione c'è la Lancia Ypsilon e la Panda scivola al quarto posto.

Le macchine più richieste sono per il noleggio a lungo termine Panda, Nissan Qashqai, e Volkswagen T-Roc, mentre nel breve termine in testa c'è sempre una smart city prodotto da Stellantis, la 500.

I 254mila clienti sono segmentati in 90mila aziende, 3mila pubbliche amministrazioni e 161mila privati, voce in crescita a conferma del trend che vede sempre più italiani rinunciare all'acquisto dell'auto a favore di formule di utilizzo a pagamento.

Anche per i veicoli commerciali si preferisce il pay per use all'acquisto

Il car sharing in Italia non decolla. Pesano la riduzione del business al di fuori delle grandi città e il calo dei livelli medi di utilizzo della flotta.

Risultati positivi anche dai **veicoli commerciali, che rappresentano l'8% del noleggio a breve termine e il 16,7 del lungo termine**. In entrambi i casi, hanno segnato un aumento di fatturato superiore a quello delle automobili. Spiega Viano: «i furgoni hanno avuto una grossa ripresa stimolata dall'e-commerce e dalla gig economy. Ci sono anche state modifiche alle regole, ad esempio molti comuni sono diventati più restrittivi nei permessi per entrare nei centri urbani, condizionandoli alle emissioni. Questo ha stimolato il rinnovo delle flotte dei veicoli

commerciali con tecnologie ibride, o anche elettriche. La nuova tecnologia tende a far premio per forme di utilizzo invece che di proprietà sulla base di un ragionamento non dissimile da quello che emerge nel trasporto persone. Dove la tecnologia è in forte evoluzione, c'è il timore di obsolescenza, e si preferisce il pay per use all'acquisto».

Il car sharing non riesce a decollare, alla ricerca di un nuovo modello di business

Alberto Viano, presidente di **Aniasa**.

Il car sharing non riesce ancora nemmeno ad avvicinare i numeri pre pandemia, i noleggi 2023 (circa 5 milioni) sono in calo anche sull'anno precedente, pesano la riduzione del business al di fuori delle grandi città e il calo dei livelli medi di utilizzo della flotta. Il segmento sta attraversando un periodo di adattamento del modello operativo.

Fra i dati 2023, si rileva l'allungamento del periodo medio di durata del noleggio, che avvicina quindi questa formula al più classico rent a car. Si sviluppano offerte week-end, estensione al pluri-giornaliero. dinamiche competitive.

Il noleggio abilita l'innovazione tecnologica ed è una leva di sviluppo per la diffusione dell'auto elettrica

Ma fra gli aspetti fondamentali di questo mercato ci sono le prospettive che offre a strategie di mobility as a service, ancora da esplorare, e il fatto che già oggi traina l'elettrificazione e l'innovazione. «C'è un rapporto chiaro fra evoluzione tecnologica e noleggio - sottolinea Viano -. Tanto più la vettura diventa un oggetto che evolve, quanto più per mantenersi aggiornati si sceglie il pay per use invece che l'acquisto di un'auto che fra cinque o sei anni potrebbe non avere il valore atteso. Il noleggio ha costi certi e consente di testare le tecnologie». Di Loreto rinforza il concetto: «il noleggio accelera la salita della curva verso le forme di clientela più restie ad accettare il nuovo, perché lo democratizza. Non si rivolge alla categoria di clienti che definiamo innovatori, che comprano le novità a prescindere. E' una leva di sviluppo importante per andare sulla seconda fascia di consumatori, che si aspettano funzionalità efficaci».

Il mercato italiano dell'auto elettrica è solo all'inizio della curva dell'innovazione, lontano dal mercato retail

Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company - Industrial & Automotive sectors.

Il partner di Bain si riferisce al fatto che Italia e Spagna sono, fra le sette big d'Europa, i mercati più arretrati nell'utilizzo delle auto elettriche. Rapportando le cifre alla curva dell'innovazione, hanno acquistato auto elettriche solo i cosiddetti innovatori, una fetta di consumatori che tradizionalmente acquista i nuovi prodotti in quanto tali, appena escono, perché devono

essere i primi ad averle.

La curva dell'innovazione ideata da Everett Rogers si può applicare a tutti i contesti, ed è formata da un 2,5% di innovatori, come sopra descritti. «Nella seconda fase – prosegue Di Loreto –, entra nel mercato un 13% di anticipatori, gli early adopters. Amano il prodotto e la tecnologia nuova, ma si aspettano anche almeno un vantaggio, una funzionalità in più». Le successive due fasce rappresentano più dell'80% del mercato, e sono sostanzialmente i veri consumatori che bisogna raggiungere. Si dividono in maggioranza anticipatrice, che corrisponde al 34%, maggioranza tardiva, un altro 34%, e i ritardatari, 16%.

La quota di immatricolato mensile full electric sui 12 mesi è relativamente stabile, non presenta alcuna crescita. In Germania, Francia e UK resta fissa fra il 12 e il 15%, mentre Italia e Spagna sono fra il 3 e il 4%.

Quindi, il pubblico francese, tedesco, inglese è più avanzato nella curva dell'innovazione, Italia e Spagna sono ferme al primo gradino. «L'auto è il secondo investimento più costoso dopo la casa, segnala il partner Bain. E rapportando i dati sull'immatricolato alla curva dell'innovazione, «abbiamo Germania, Gran Bretagna e Francia che sono intorno al 14-16%, in attesa di fare il salto verso la maggioranza anticipatrice. Per fare questo salto devono intervenire evoluzioni di prodotto e incentivi all'acquisto, «perché la maggioranza anticipatrice vuole che il prodotto sia efficace da tutti i punti di vista nel rimpiazzare la vecchia auto, e che costi poco».

In questo contesto Di Loreto individua un vincitore, il noleggio: «continua a crescere, presenta un trend consolidato non solo in Italia. Anzi, nel nostro paese, pur a fronte di una crescita importante, la quota resta più bassa che negli altri paesi europei, quindi ci sono spazi di mercato».

Una nuova politica fiscale sul noleggio invece che gli incentivi

Le associazioni di categoria ritengono che anche il decisore politico possa fare la sua parte per stimolare il mercato. **Aniasa** insiste sul tax divide fra Italia e altri paesi europei sulle auto aziendali: la deducibilità fiscale è al 20%, mentre in altri Paesi EU si deduce il 100% e senza limiti di valore. Un segnale positivo arriva dalla riforma fiscale, la legge delega prevede la riformulazione della disciplina dei costi parzialmente deducibili per le aziende, ma si attende ancora il decreto legislativo attuativo. La proposta **Aniasa** è di alzare il limite massimo deducibile a 26mila euro, rispetto agli attuali 18mila euro, e alzare all'80% la deducibilità dei costi delle vetture elettriche.

Sugli incentivi auto annunciati nel febbraio scorso e attesi entro al fine di questo mese di maggio, il settore ha apprezzato l'estensione al noleggio dei benefici fiscali in misura piena. E valuta positivamente la possibilità di una profonda revisione della politica degli incentivi a partire dal 2025. Viano auspica «un piano a lungo termine con fiscalità dedicate alle diverse motorizzazioni che possano rendere maggiormente prevedibili i costi e la deducibilità per le aziende. In questo modo si incentiva la transizione e non bisogna continuamente discutere nuovi incentivi che determinano un andamento ondivago del mercato senza aiutare

strutturalmente la ripresa delle immatricolazioni».

Qualche dato generale sull'automotive e sulla partita con i competitor cinesi

In realtà il 2023 in Italia si è chiuso con una ripresa delle vendite, sono state immatricolate 1 milione 575mila autovetture, con un progresso del 19% sul 2022, ma siamo ancora sotto il livello pre Covid, con un gap di quasi il 20%.

Rispetto al 2022 le immatricolazioni sono cresciute del 19%, ma siamo ancora lontani dai livelli pre-pandemici. All'appello mancano circa 300.000 vetture.

L'elettrico è intorno al 4%, pur sostenuto soprattutto dal canale noleggio. Il fatturato ha toccato il record di 45 miliardi di euro, che rapportato ai volumi continua a mostrare lo slittamento verso modelli di fascia più alta insieme alla politica di aumento dei listini. Il report **Aniasa** segnala il rischio che della crisi del modello produttivo delle city car da parte dei grandi player dell'auto, potrebbero avvantaggiarsi i car maker cinesi. I quali, in base alle stime, sono destinati ad accrescere la propria quota sul mercato europeo, dall'attuale 4-5% al 7% nel 2030.

Su questo fronte il cambiamento è avvenuto nel giro di pochi anni. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina era di fabbricazione europea. Nel 2023, la quota è scesa a 32%, mentre i brand locali sono saliti nello stesso periodo dal 27 al 43%. **E ora sono i grandi player cinesi a farsi strada nel mercato europeo, dove aprono anche stabilimenti: Byd** in Ungheria e forse anche in Italia, **Chery** a Barcellona, **Geely** pensa alla Polonia ma non esclude altre ipotesi.

Il carmaker cinese Byd ha annunciato che costruirà la sua prima fabbrica in Europa. È la prima volta che un costruttore cinese di veicoli elettrici ufficializza l'intenzione di produrre in Europa.

Gli operatori dell'est asiatico, segnala Di Loreto, «stanno giocando le proprie carte in modo creativo. Chi apre stabilimenti in Europa, chi si compra navi da trasporto, e chi infine compra cantieri per costruire le navi per trasportare le auto in Europa. Il punto non è solo produrle, è anche farle arrivare sul mercato». Ultimamente è in crescita il gap fra importazioni e immatricolazioni di auto asiatiche. Ci sono auto che arrivano in Europa e restano nei porti perché il mercato non riesce ancora ad assorbirle. Quindi, i competitor asiatici sono pronti con l'offerta. «Vedremo nei prossimi mesi se il cliente europeo è pronto a recepire tutta questa nuova offerta» prosegue il partner di Bain. Oggi la penetrazione delle vetture cinesi in Europa è mediamente al 3%, ma «se guardiamo le vetture nei porti, vediamo che la quota potrebbe crescere in breve tempo, se i costruttori europei non avranno un'offerta altrettanto valida».

Continua a crescere il noleggio sul mercato dell'auto, Gruppo Palmesano risponde con Amica Rent



Il **noleggio** è una formula sempre più apprezzata sul **mercato italiano dell'auto** sia dalle aziende che dai privati, come testimoniano i numeri: secondo Unrae (Unione nazionale rappresentati autoveicoli esteri) il 2023 si è chiuso con un **aumento del 15%** rispetto al 2022 dei contratti di noleggio siglati, mentre il primo trimestre del 2024 ha fatto segnare il **+5,46%**, secondo i dati **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital).

Per capire il fenomeno, abbiamo intervistato **Stefano Bile**, Rent Manager di **Amica Rent**, la divisione delle concessionarie **Amica - Gruppo Palmesano** dedicata al noleggio e creata espressamente per venire incontro a questa tendenza del mercato.

Che tipo di cliente si avvicina oggi al noleggio dell'auto?

Il cliente che sceglie il noleggio in luogo dell'acquisto classico, oggi è molto variegato. Nel recente passato, il mercato del noleggio era costituito per la quasi totalità da partite iva (aziende, professionisti, amministratori di società, imprenditori), clienti che acquistavano anche 2 o 3 macchine in una volta, di solito di marchi premium e sopra 45mila euro di listino.

Oggi il nostro mercato è quasi equiparato tra aziende e privati e riguarda le auto di tutte le fasce di mercato, comprese le utilitarie. È in atto una grande evoluzione culturale da questo punto di vista, il pubblico si informa sempre di più e negli ultimi anni sta apprezzando in maniera crescente i vantaggi del noleggio. Oggi su 100 auto nuove vendute in Italia, 28 sono a noleggio e la tendenza è sempre al

rialzo.

Qual è il vantaggio del noleggio rispetto all'acquisto classico?

Avere costi certi ogni mese e non doversi preoccupare del valore residuo della vettura. Questi sono i due grandi vantaggi principali sia per le aziende che per i privati.

Innanzitutto, avere un costo mensile certo e comprensivo di tutto consente di programmare e di non compromettere le proprie finanze.

Inoltre, c'è da considerare che diventa sempre più difficile prevedere il valore residuo di una vettura che si acquista nuova oggi, ciò a causa delle normative e del mercato che cambiano sempre più velocemente. Pensiamo all'avvento dell'elettrico. Quanto potrà valere esattamente una vettura Diesel fra tre anni? Quasi impossibile dirlo. Con il noleggio si elimina l'incognita del valore del bene al termine del ciclo di utilizzo.

Altro elemento molto apprezzato da chi sceglie un'auto con il noleggio a lungo termine è non dover gestire tutta la burocrazia legata all'acquisto dell'auto, all'assicurazione, alla tassa di possesso oltre alla gestione di eventuali imprevisti.

Noleggiare un'automobile invece che acquistarla significa avere maggiore serenità anche riguardo eventuali furti, danneggiamenti...

Sì, rientra tutto nei costi certi. Nella rata concordata all'inizio del contratto sono inclusi assicurazione, tagliandi, ma anche eventuali danni accidentali, furto e danneggiamento. I contratti prevedono di solito franchigie molto basse ma si possono anche azzerare. Il noleggio dà una grande serenità al cliente da questo punto di vista.

Veniamo dal mercato nazionale a quello locale: qual è stato l'andamento di Amica Rent negli ultimi anni?

Il 2023 è stato un anno molto importante per noi, abbiamo avuto una crescita nell'ordine del 30% rispetto all'anno precedente. La nostra volontà è stata sempre quella di espanderci ed offrire tutti i servizi in grado di soddisfare i nostri clienti. Negli ultimi 4 anni la nostra flotta di veicoli è aumentata del 100%, siamo in grado fornire automobili di ogni categoria ed anche veicoli commerciali. L'ampiezza della nostra gamma di veicoli ci consente di soddisfare ogni tipo di cliente.

Qual è il valore aggiunto di Amica Rent rispetto alle altre agenzie che offrono il noleggio?

Il nostro valore aggiunto, rispetto alle classiche agenzie di noleggio, è che noi siamo innanzitutto una concessionaria di auto ed offriamo anche il servizio di noleggio. Dunque, possiamo fornire al cliente una consulenza innanzitutto sul prodotto, aiutandolo a scegliere il modello dell'auto, la motorizzazione, gli accessori fino nei dettagli, esattamente come se il cliente stesse acquistando la vettura in contanti. Poi, se il cliente gradisce, possiamo offrire una formula di noleggio in luogo del finanziamento. Un agente di noleggio non può certo essere esperto di tanti marchi auto contemporaneamente e districarsi tra ibrido elettrico, le varie motorizzazioni e poi i singoli accessori. La nostra consulenza è doppia rispetto a quella di un agente di noleggio: sia sul prodotto auto che sul prodotto finanziario.

Alcuni esempi di offerte di noleggio a lungo termine di Amica Rent:

La **Jeep Renegade** in versione Limited e con motore 1.6 M-Jet da 130 cv ha un canone di **341 € al mese** iva esclusa per 48 mesi con anticipo di €3.825;

Per avere una **Alfa Romeo Tonale** 1.5 130cv Hybrid TCT7 Sprint il **canone mensile è di 520 €** iva esclusa per 60 mesi con 4.950 € di anticipo;

La **Fiat Panda** 1.0 FireFly 70cv S&S Hybrid è offerta a **248 € al mese** iva esclusa per 48 mesi con 1.100 € di anticipo.

Tutte le offerte possono essere personalizzate. I servizi di Amica Rent sono disponibili in tutte le sedi delle concessionarie Amica - Gruppo Palmesano: Caserta, Capua, Teverola, Santa Maria Capua Vetere e Casoria. Maggiori informazioni sul sito <https://www.amicarent.com/>.



N. 431 - 20 Maggio 2024

Torna Arenaways: intervista al CEO Matteo Arena
TTS Italia: Manifesto per mobilità sicura e intelligente
Valeo e ICAP Group: accordo su officine di Ferentino
Lucia Baldini racconta trasporto al femminile
EVA AIR e EGAS ottengono IATA CEIV Pharma
Auto cinesi in italia: nuova ricerca
ANIASA e B in&Company
20 anni di politiche dei trasporti



Speciale Keeper's Summit 2024 – Venice

David Zindo (UIP): digitalizzazione del trasporto merci ferroviario
Alberto Nobis, CEO VTG GmbH: obiettivo DAC challenge
Touax: da azienda familiare a leader mondiale

Automotive

Auto: l'arrivo dei marchi cinesi in Europa a quota 7% al 2030. Nuova ricerca condotta da ANIASA e Bain & Company

Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato.

La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore



incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).

Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da ANIASA e Bain & Company "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

Quasi la metà del mercato è ormai...a trazione alternativa

Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% (rispetto al 3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO₂, che rimane tema critico nell'attuale panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle

emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

Piccole elettriche per la città? Non proprio

La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid. Guardando all'Europa, ormai le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza

crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

Il Centro Italia batte il Nord sulle elettriche. Continua a "vincere" il noleggio

Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%. La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni.

Tornano a crescere le Km0, sintomo di un mercato in affanno?

La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture "Km0" suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato "Km0" a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

La nuova fase della geopolitica dell'auto

L'attuale situazione in Europa è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripre-

sa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

"I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla", ha commentato il Presidente ANIASA – Alberto Viano a margine della presentazione, "Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni".

"In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.

RED