

L'APPUNTAMENTO**Pay-per-use, a Roma il 22esimo Rapporto Aniasa sulla mobilità**

Dati e trend sull'evoluzione della mobilità pay-per-use in Italia alla presentazione del 22esimo Rapporto Aniasa il 20 giugno a Roma. Il presidente **Alberto Viano** approfondirà con il sottosegretario al Ministero delle Imprese e del Made in Italy Massimo Bitonci gli scenari di nuova fiscalità per la mobilità italiana e quelli dell'automotive con l'avvento di nuovi operatori sul mercato europeo e nazionale.



Alberto Viano (Aniasa): «Una vettura su tre omai è a noleggio. Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»



Alberto Viano è il presidente dell'**ANIASA** dal 2022 e ad aprile ha visto il noleggio auto arrivare ad un terzo (33,3%) delle immatricolazioni auto. «Il nostro obiettivo è essere sempre più al centro della mobilità e credo che presto il noleggio rappresenterà la prima causale di acquisizione dell'automobile» afferma il manager che alterna il cappello del numero uno di categoria a quello di Deputy Country Managing Director di ALD/LeasePlan Italia.

Il noleggio conta sempre di più nonostante condizioni oggettive non certo favorevoli. Perché tale evoluzione?

«Il noleggio è sempre più interessante perché dà la possibilità di non essere troppo vincolati ad una tecnologia. Abbiamo sofferto fino a novembre perché eravamo esclusi dagli incentivi e ora li abbiamo solo al 50%, ma gli ordini acquisiti successivamente stanno spingendo noleggio ed immatricolazioni».

Che impatto hanno avuto la poca disponibilità di prodotto e la crescita dei tassi?

«Abbiamo sofferto nel 2021 e nel 2022 inoltre i costruttori hanno cambiato politiche di allocazione per andare sempre di più direttamente verso l'utilizzatore. Quella che dà ancora problemi è la logistica, direi però che la fase difficile è alle spalle. L'aumento dei tassi tocca tutti i prodotti finanziari non soltanto noi e influenza la domanda al pari dell'aumento dei listini. Questo sta spingendo verso vetture dal valore più basso e sull'usato, ma per ora il noleggio è stato capace di trasferire questi aumenti al mercato».

La carenza di prodotto sta spingendo alla diversificazione di approvvigionamento?

«Le captive sono ovviamente più fedeli al costruttore di riferimento, i noleggiatori “puri” invece lavorano specificatamente sulla mobilità dei clienti e, se alcune vetture non sono disponibili, è naturale che si rivolgano a chi può assicurare consegne più veloci e puntuali. È uno dei nostri vantaggi: permettere ai clienti di accedere ad un panorama di prodotti molto ampio».

Anche taxi ed NCC possono scegliere ora il noleggio. Che impatto vi aspettate?

«Penso che per vedere effetti tangibili bisogna dare il tempo agli operatori di mettere a punto prodotti su misura. Sono certo che alla fine anche taxi ed NCC apprezzeranno il noleggio». Il car sharing ha sofferto più di tutti...«Il car sharing è stato colpito in un momento delicato del suo sviluppo, con start-up e società non ancora arrivate a pareggio. Gli attori sono diminuiti in numero e si sono dovuti ristrutturare, ma siamo convinti che quelli che sono rimasti continueranno ad investire, guadagneranno e che il car sharing si riprenderà in pieno ribadendo il suo ruolo come strumento cruciale per la MaaS».

E il fleet management?

«Il fleet management ha attivato la transizione verso il noleggio e ha rappresentato la “servitization” ovvero la trasformazione in servizio di un asset di proprietà del cliente. Penso che possa andare bene ancora per qualche pubblica amministrazione, ma che anche in questo caso l’incertezza tecnologica spinga inevitabilmente verso il noleggio».

La delega fiscale al governo per la modifica della complessa tassazione sull’automobile. Che cosa chiede l’ANIASA?

Stiamo lavorando con il Governo per migliorare tutta la mobilità, a cominciare allo svecchiamento del parco circolante e pensiamo che il noleggio sia uno strumento utile a combatterlo. Chiediamo una maggiore deducibilità, che sia superato il regime IVA in deroga, sia innalzata la detraibilità e infine che ci sia l’IVA al 10% per il car sharing, come per il trasporto pubblico, e per l’autonoleggio, come per le attività di turismo. Infine chiediamo una tassazione regionale meno distorsiva e incentivi più equi».

Quali sono gli obiettivi della sua presidenza?

«Come ANIASA, il nostro obiettivo è essere sempre di più al centro della mobilità perché il noleggio vale oltre il 30% dell’immatricolato e credo che presto saremo la prima causale di acquisizione delle vetture. Vogliamo inoltre dialogare con tutte le associazioni industriali coinvolte nell’automotive per avere su strada vetture sempre più sicure, connesse, assistite, efficienti e che permettano la certezza di tracciamento, di copertura assicurativa e fiscale perché credo che al noleggio sia collegato un interesse non soltanto economico, ma anche collettivo».

Arriva la delega fiscale: una grande chance per veicoli aziendali e noleggio che può allinearci all'Europa



La delega fiscale al Governo potrebbe permettere di rivedere tutti i meccanismi che regolano il gettito generato dall'automobile, riallineare – almeno parzialmente – il regime per i veicoli aziendali e il noleggio ai livelli europei e fare in modo che la leva tributaria sia un incentivo strutturale alla transizione verso i veicoli a emissioni sempre più basse. Questo è, in sostanza, l'obiettivo di **ANIASA** che ha già presentato le sue proposte. Le questioni più annose sono quelle relative a detraibilità e deducibilità, voci alle quali sono applicate soglie notevolmente inferiori a quelle di tutti gli altri paesi dell'Unione Europea.

Per la prima, l'Italia è dal 2006 in regime di proroga forfettario del 40% che scade il 31/12/2025. La proposta di **ANIASA** è modulare la detraibilità dell'IVA al 90% per i veicoli che emettono tra 20 e 60 g/km di CO₂ e del 100% per quelli da 0 a 20 g/km. Questa misura accelererebbe l'introduzione di auto più pulite e sicure. Per la deducibilità, il valore di riferimento medio pari a 18mila euro è fermo dal 1998 e la Riforma Fornero ha abbassato dal 40% al 20% la percentuale di deducibilità per i veicoli non strumentali. L'**ANIASA** chiede di portare tale valore ad almeno 25mila euro, come per gli agenti di commercio tornando almeno alla soglia del 40%.

Questo provvedimento renderebbero più concorrenziali le aziende italiane su asset come mobilità, trasporti e logistica che pesano per il 4-5% sul bilancio totale. **ANIASA** poi punta a estendere al noleggio a lungo termine la detrazione IRPEF del 19% e l'IVA agevolata al 4% per i veicoli destinati ai disabili, già previste per l'acquisto ed il leasing, e ad aggiornare le tabelle

ACI per le auto concesse in fringe benefit ai dipendenti.

Quest'ultime sono state intaccate significativamente dall'inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse e l'**ANIASA** propone allora di rimodularle per incentivare gli utilizzatori di veicoli a basse emissioni, ritoccando dal 25% al 10% il coefficiente per quelli con emissioni al di sotto dei 60 g/km di CO2. Altra proposta riguarda invece la semplificazione del pagamento della tassa automobilistica regionale. Dal 2020 infatti il versamento spetta all'utilizzatore del veicolo e non al noleggiatore. Le società di locazione si sono allora assunte il ruolo di sostituto d'imposta per 1,1 milioni di veicoli e 250.000 locatari distribuiti su 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

ANIASA propone che tali regimi siano armonizzati, la riscossione centralizzata presso il PRA e sia l'amministrazione centrale a ripartirla tra le regioni. Le ultime due proposte riguardano il car sharing e il noleggio a breve e prevedono l'applicazione, almeno a livello sperimentale, dell'IVA al 10%. Il car sharing sarebbe dunque equiparato come trattamento al trasporto pubblico con l'obiettivo di ridurre il possesso e l'utilizzo dei mezzi privati. L'associazione confindustriale vorrebbe che anche il rent-a-car per utilizzo "leisure" godesse di un'IVA al 10% come alberghi e ristoranti.

La misura avrebbe un effetto di potenziamento sul settore turistico per due ragioni: l'80% del patrimonio UNESCO presente sul suolo italiano (il 60% del totale nel mondo) è raggiungibile solamente con l'automobile e, secondo uno studio di Ambrosetti European House, la spesa per noleggio a breve termine ha un effetto moltiplicatore sull'intera spesa turistica pari a 15.

"Il noleggio conviene Più servizi e flessibilità"



di
Giuseppe Di Matteo Agli italiani piace sempre di più l'auto a noleggio. Lo dicono i numeri di

Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital), che ha diffuso i dati di chiusura del 2022 per il settore. Nel '22 il settore del noleggio veicoli ha infatti immatricolato 365mila vetture (quasi il 28 per cento del totale delle vetture immatricolate nel nostro Paese). E il noleggio è risultato un elemento chiave anche nella diffusione delle auto a basse emissioni, con il 30 per cento delle e-car e il 56 delle ibride plug-in. Ma il noleggio è anche il core business di Arval, azienda leader nel mercato italiano del noleggio a lungo termine e dei servizi di mobilità che gestisce oggi oltre 247mila veicoli a livello nazionale e quasi 70mila clienti. E i numeri del 2022 sono più che positivi, con un incremento pari all'1,8 per cento della flotta noleggiata sull'anno precedente. "Un successo - commenta Dario Casiraghi, direttore generale di Arval Italia -. Il noleggio ormai è una realtà solida". Cosa spinge gli italiani a scegliere un'auto a noleggio? "In primo luogo, direi la flessibilità. Oggi sul mercato esistono diversi prodotti di noleggio flessibili, anche a partire da un solo mese, come anche noleggi in abbonamento, che permettono di cambiare auto nel corso dell'anno in base al mutare delle esigenze professionali e personali. Poi c'è un tema di accessibilità economica: il noleggio permette alle persone di avere un'auto nuova, quindi più sostenibile e sicura, senza dover affrontare grossi investimenti iniziali e a un costo fisso mensile certo e senza sorprese". Noleggio e leasing. Sembrano sinonimi e invece non è così. Perché? "Il leasing è un prodotto finanziario, a differenza del noleggio a lungo termine. Infatti, nel noleggio a lungo termine il canone mensile non è una formula di agevolazione all'acquisto, come nel leasing, ma è finalizzato al godimento del mezzo e al pagamento della componente servizi, che nel noleggio è un elemento centrale. Con questa stessa logica, nel noleggio non è prevista la maxi rata finale per riscattare il veicolo, come invece accade in un contratto di leasing". L'auto a noleggio può essere un ponte verso la transizione ecologica? "I dati a nostra disposizione dimostrano esattamente questo. La penetrazione di veicoli elettrici e ibridi è molto superiore nel mercato del noleggio rispetto al mercato automotive nel suo complesso. Questa tendenza si riscontra soprattutto nel segmento dei consumatori privati: nel primo trimestre 2023, i veicoli ibridi ed elettrici noleggiati da Arval ai privati hanno rappresentato quasi il 50 per cento del totale. Il nostro obiettivo è quello di semplificare l'accesso a veicoli a basse emissioni e agevolarne l'utilizzo, creando e sostenendo un ecosistema di prodotti e servizi in grado di rimuovere gli ostacoli all'adozione di auto più sostenibili, ad esempio per ciò che concerne il processo di ricarica". Auto a noleggio, leasing, car sharing. Qual è il futuro del mercato dell'auto? "Arval nasce come società di noleggio ma oggi, nell'ambito del piano strategico Arval Beyond, che guiderà l'azienda fino al 2025, abbiamo l'ambizione di diventare una società di mobilità che, tra i suoi prodotti e servizi, annovera anche quelli legati all'auto. Al noleggio, infatti, abbiamo abbinato una serie di prodotti e servizi diversificati, per rispondere alle diverse esigenze delle persone, sempre più incentrate sull'utilizzo dell'auto piuttosto che sul suo possesso, in un'ottica di flessibilità, convenienza, efficienza e sostenibilità".

Oltre l'auto aziendale: ai driver assegnate anche le mobility card



L'auto aziendale, oltre a essere una parte importante del pacchetto retributivo di un manager, dovrebbe garantire le esigenze di mobilità dell'assegnatario (e in parte anche del suo nucleo familiare). Tuttavia, i nostri centri urbani, a causa delle normative alla circolazione sempre più stringenti, della congestione del traffico e della carenza di parcheggio, accolgono con sempre maggiore difficoltà la circolazione di vetture, specialmente se queste non hanno i requisiti "green". Il fleet e il mobility manager sono sempre più "incaricati" di cercare mezzi e sistemi che integrino l'auto aziendale per gli spostamenti dei propri clienti interni nelle città.

Secondo l'Employee Mobility Report di Arval che indaga sulle pratiche di mobilità dei dipendenti e sulle loro aspettative in merito alle proposte delle aziende, il mobility budget insieme alla company car risultano essere le offerte di mobilità giudicate più interessanti dai dipendenti delle aziende. In questo ambito Free Now ha lanciato la nuova Mobility Benefits Card, attraverso cui i fleet manager possono assegnare ai propri dipendenti un budget come benefit aziendale e gli stessi possono semplicemente scegliere l'opzione di mobilità più adatta alle loro esigenze quotidiane di trasporto, privato o pubblico, e utilizzare la Mobility Benefits Card per pagarle. Dal punto di vista dell'offerta, i servizi di mobilità in sharing, che sono nati per un'utenza privata, si sono evoluti e modificati per raggiungere anche la clientela corporate, invadendo, di fatto, il territorio competitivo dei noleggiatori. Non a caso alcuni servizi di car sharing di diversi brand hanno allungato le durate, prevedendo anche utilizzi plurimensili.

Anche la micromobilità in sharing si adatta; Dott punta sull'intermodalità, offrendo con lo stesso abbonamento l'utilizzo di biciclette e di monopattini anche in città diverse, il che è

molto apprezzato dalle aziende che hanno sedi in diverse città. Gli abbonamenti mutano e diventano anche semestrali e annuali. E si sviluppano pacchetti in convenzione che offrono tariffe diverse per l'utenza business.

Il dipendente in bici è una fattispecie da indagare. I numeri del servizio di corporate bike sharing di Pirelli denominato Cycl-e Around ci indicano che i maggiori utilizzi si registrano per le tratte casa-lavoro con una leggera flessione nei periodi invernali dovuti al meteo. Nei periodi più miti sono frequenti anche gli spostamenti durante la giornata lavorativa per raggiungere appuntamenti/sedi secondarie. Nel caso di aziende localizzate in prossimità di piste ciclabili si registrano tassi di utilizzo medi intorno al 70% nel periodo che va da marzo ad ottobre.

Il trasporto pubblico locale è uno strumento di mobilità importante nei contesti urbani, ma, in primo luogo, per essere un'opzione quotidiana e continuativa, i mezzi pubblici su rotaia e su gomma devono essere efficienti, garantiti e comodi. In secondo luogo, è necessario favorire l'intermodalità attraverso parcheggi di scambio per l'auto privata e lo sviluppo di sinergie con lo sharing urbano. In terzo luogo è utile un raccordo tra il management del servizio pubblico e i mobility manager delle aziende del territorio.

L'utilizzo dei sistemi di mobilità all'interno della città dovrebbe essere integrato con sistemi di pagamento comodi e che in maniera fluida scindano le spese ad uso aziendale da quelle ad uso privato. In questo ambito Telepass ha recentemente lanciato TBusiness, la soluzione dedicata alle aziende che integra servizi di mobilità, carte di pagamento e rendicontazione delle spese attraverso due touchpoint: un portale per l'azienda e un'app per i dipendenti. Con questa soluzione è possibile pagare servizi di mobilità urbana come la sosta sulle strisce blu, i servizi di sharing, il taxi e l'Area C di Milano, nonché carburante e ricarica elettrica.

Corporate car sharing

Partenza lenta

Sulla carta il corporate car sharing potrebbe essere uno strumento utile per le missioni aziendali all'interno dei centri urbani. Tuttavia, i numeri del Rapporto **Aniasa** fotografano un servizio che stenta a decollare: mentre la flotta in noleggio a lungo termine è salita nel 2022 del 9%, quella relativa al corporate car sharing è aumentata solo dell'1,5%. A questo risultato hanno contribuito sicuramente gli strascichi della pandemia e lo sviluppo di alcune pratiche aziendali, come lo smart working e i meeting online. Le aziende di noleggio, comunque, credono nel servizio. Ald Automotive, per esempio, ha rinnovato completamente la piattaforma al fine di migliorare l'offerta e implementare nuove funzionalità. Il corporate car sharing è utilizzato soprattutto per i veicoli di servizio

Rebus elettrico per i fleet manager



Ritardi delle consegne, attenzione sempre più spinta alla sostenibilità (economica ed ambientale), elettrificazione delle auto in parco, aumento dei costi di gestione, differenziazione dei mezzi usati per effettuare gli spostamenti, acquisizioni e fusioni nel mondo delle società di noleggio, aspettative dei driver...

Le sfide per i fleet e i mobility manager in questo 2023 non mancano di certo.

«Il mercato dell'auto - sottolinea Giovanni Tortorici, presidente di Aiaga (l'associazione dei fleet manager italiani) - è in ripresa, con numeri confortanti, ma il confronto con i dati pre-Covid, ossia con il 2019, rivela ancora forti cali. Questo è lo scenario nel quale i fleet manager si trovano a operare, con aziende molto caute nelle spese, con un'inflazione a due cifre e l'Unione europea che emette direttive non proprio comprensibili. Tra le diverse questioni da affrontare - sottolinea il presidente di Aiaga - una di particolare importanza è quella che riguarda la progressiva elettrificazione delle flotte. I fleet manager dovranno cercare in tempi brevi di diminuire il numero di auto diesel e benzina in flotta, indipendentemente dalla modalità d'uso delle stesse. Per favorire questo cambiamento - prosegue Tortorici - sarà quindi necessario studiare i percorsi dei driver aziendali con grande precisione e stare molto attenti al TCO (costo d'uso delle autovetture, ndr) reale e non a quello su carta. A proposito di costi, c'è da rilevare che al momento non stanno diminuendo: i valori delle vetture, con qualsiasi tipo di alimentazione, sono molto elevati».

Quanto detto da Tortorici sulle immatricolazioni fa il paio con i dati sul parco circolante italiano, che ha superato una media di 12 anni di età, rivelandosi quindi particolarmente vecchio (più della media europea), poco sicuro e molto inquinante.

Da questo punto di vista non ci sono grandi rivoluzioni in arrivo: in Italia le rottamazioni sono molto calate negli ultimi anni, segno che chi ha un'auto vecchia preferisce tenerla in uso il più possibile e procede alla sua sostituzione solo quando non ulteriormente differibile.

Ma non è solo il ricambio delle vetture in flotta a preoccupare i fleet manager: il passaggio alla mobilità elettrica rappresenta una sfida a cui chi si occupa di mobilità aziendale è molto attento, sia per ciò che riguarda la disponibilità di auto elettriche da inserire in car list sia per la capillarità della rete dei punti di ricarica, che nel nostro paese è in crescita ma fatica a sostenere le vendite di auto elettriche.

Un chiarimento sullo stato dell'arte in questo settore viene da Riccardo Cassetta, Responsabile Commerciale Clienti Privati di Enel X Way, una delle aziende maggiormente attive nel comparto. «Nel nostro Paese - dice Cassetta - le infrastrutture di ricarica sono in netto aumento, con un nuovo record di punti di ricarica installati, e viaggiano ormai ad un ritmo superiore ai 300 nuovi punti installati a settimana, con un totale nazionale oltre quota 41mila a marzo 2023. Di questi, oltre 18mila sono stati installati in tutto il Paese da Enel X Way anche attraverso Ewiva, la joint venture con Volkswagen, che sviluppa caricatori ad altissima potenza fino a 350 kW. L'obiettivo - conclude Cassetta - per questi ultimi è di toccare quota 3mila entro il 2025, che sommati a quelli con potenze fino a 150 kW comporranno una rete da oltre 26mila punti di ricarica».

All'interno di una situazione caratterizzata da una forte incertezza, c'è però un elemento che si staglia come un faro nella nebbia: si tratta del noleggio a lungo termine, che negli ultimi anni, come sottolineato da **Aniasa** nel suo consueto rapporto annuale, ha visto crescere la sua quota di mercato, soprattutto grazie al forte interesse dei privati per un servizio che viene visto un po' come una soluzione scaccia-pensieri, ovvero una metodologia per potersi godere un'auto nuova (tutte le auto a disposizione delle società di noleggio sono almeno di categoria Euro6) senza preoccuparsi delle questioni amministrative e magari sperimentare sul campo un'auto elettrica o elettrificata senza pensare al valore residuo al termine del periodo di utilizzo.

«Nel primo trimestre dell'anno in corso - sottolinea **Aniasa** - il noleggio ha registrato una significativa crescita delle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, crescita che lo ha portato stabilmente, per la prima volta dalla sua comparsa in Italia, sopra la quota di incidenza del 30% sul dato nazionale. Ormai - prosegue **Aniasa** - quasi un'auto nuova su tre è immatricolata dagli operatori di noleggio. Il lungo termine, in continuità con lo scorso anno, prosegue la propria crescita con una flotta in deciso aumento (+7%), a fronte di un boom delle immatricolazioni (+72%) e di un giro d'affari in aumento del 9%».

Le ottime performance registrate dal noleggio a lungo termine hanno due cause: la prima è una progressiva, anche se ancora non adeguata, ripartenza delle consegne delle auto, che ha consentito di rispondere alle richieste di rinnovo delle flotte da parte di fleet e mobility manager; la seconda è il sensibile aumento delle richieste da parte dei privati (con e senza partita Iva), che vedono nella formula una vantaggiosa risposta alle loro esigenze di mobilità, specie in questa fase di transizione verso l'elettrico.

Tra le sfide che attendono i fleet manager nel resto del 2023, poi, ce n'è una particolarmente

impegnativa: si tratta del controllo dei costi, che deve essere affrontato tenendo conto di due paletti importanti, ovvero la ricerca della sostenibilità (che rappresenta sempre più un fattore competitivo per le aziende) e l'utilizzo in crescita di strumenti di connettività, un fattore che porta trasparenza, aiuta a prendere le giuste decisioni, a mitigare i rischi e a salvaguardare le risorse della flotta, oltre a migliorare le capacità di innovare.

Il tema della connettività è strettamente legato a quello dell'adozione di tecnologie per il monitoraggio dei veicoli in flotta.

A questo proposito ci sono alcuni dati, tratti dall'ultimo report sui trend tecnologici per flotte condotto da Abi Research per Verizon Connect, che aiutano a chiarire la situazione attuale nel nostro paese.

Dal report emerge che, fra le tecnologie implementate dai fleet manager italiani per le loro flotte, al primo posto c'è la localizzazione Gps (73%, il 2% in più rispetto alla media europea). I dati sottolineano anche che l'implementazione tecnologica sta aiutando le flotte a superare gli ostacoli operativi, a ottenere migliori risultati e a rafforzarsi in un mercato sempre più competitivo.

Le tecnologie di gestione della flotta hanno un impatto positivo anche sulla sicurezza: il 48% dei rappresentanti aziendali intervistati ha infatti riscontrato una diminuzione degli incidenti grazie all'adozione di queste tecnologie. Con un ritorno sull'investimento che, per l'86% degli intervistati, avviene entro i primi 12 mesi dall'implementazione.

Nuova primavera per le flotte con la ripartenza delle consegne



Il noleggio a lungo termine continua ad avanzare, segnando nel primo trimestre dell'anno una crescita del giro d'affari del 9%, a quasi 1,7 miliardi di euro. E parliamo solo del core business dei contratti di noleggio, a cui infatti corrisponde un incremento del 7% della flotta impiegata per noleggi superiori ai 12 mesi, che ormai sfiora 1,1 milioni di veicoli. Vero è che tale sviluppo sia stato agevolato dalle consegne dei costruttori, che stanno scaricando adesso molti ordini in portafoglio da mesi. Le immatricolazioni del 1° trimestre sono schizzate a 111mila unità rispetto alle 65mila dell'anno scorso, pari periodo. Forse troppo alte le prime e troppo basse le seconde. Tuttavia, la crescita di flotta di 69mila veicoli è dovuta alla nuova clientela, che prima guidava auto in proprietà.

Già nel 2022 il Nlt aveva segnato una crescita, nonostante le oggettive difficoltà dell'industria automobilistica a produrre e consegnare in tempi ragionevoli le auto richieste. Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, l'associazione dei noleggiatori, evidenzia due fattori alla base dell'espansione: «Una progressiva, anche se ancora non adeguata, ripartenza delle consegne, che ha consentito di rispondere alle richieste di rinnovo delle flotte da parte dei fleet e mobility manager. A queste si sono aggiunte quelle dei privati, che vedono nel Nlt una vantaggiosa risposta alle loro varie esigenze di mobilità: un'area arrivata nel 2022 a 160mila clienti e pronosticata in ulteriore ascesa nei prossimi anni».

Le consegne col contagocce sono anche alla base dell'unico numero in contrazione del 2022, la minore vendita di prodotto usato da parte degli operatori, che hanno immesso nel mercato appena il 18% della flotta auto che avevano a inizio anno, rispetto al 25% del 2021. Si tratta di circa 40mila veicoli che dunque sono rimasti in flotta, continuando a produrre fatturato.

Nonostante queste difficoltà, le immatricolazioni sono aumentate attestandosi sul 37% della flotta di inizio anno, mentre quelle del 2021 erano state il 33%: un segno della graduale normalizzazione della produzione da parte dell'industria. In numeri assoluti, si tratta di circa 50mila immatricolazioni in più, anno su anno. Circa le alimentazioni, resta da sottolineare il 34% delle immatricolazioni diesel, rispetto al 13% del resto del mercato, a conferma che chi percorre molti chilometri continua a preferire la tecnologia diesel. Poi, mentre la quota del 4% di full electric è in linea col mercato, l'11% delle ibride plug-in rispetto al 3% del resto del mercato si spiega con la necessità delle car policy di assecondare le politiche green, utilizzando la fascia riservata ai dirigenti, che contempla vetture di prezzo impegnativo. Non sfugge come questa anomalia rispetto al mercato, su prodotti costosi e soggetti a innovazione veloce, possa riflettersi sui valori di rivendita dell'usato nei prossimi anni.

La combinazione di maggiori acquisti e minori vendite di usato ha determinato una crescita complessiva della flotta in noleggio a lungo termine, dunque con impiego superiore ai 12 mesi, intorno alle 100mila unità, pari all'8%, ben superiore a quella registrata nel 2021 che era stata nell'ordine del 4%. Il giro d'affari è aumentato del 7% con una marginalità sicuramente superiore a quella degli ultimi anni, grazie alla performance dell'usato. La scarsità di prodotto disponibile sul mercato ha spinto verso l'alto le quotazioni, consentendo ai noleggiatori di realizzare in media su ogni veicolo usato un ricavo di circa 14.800 euro, il 14% in più dei circa 13.000 realizzati nel 2021. Infatti, l'usato nel 2022 è stato inferiore del 19% in volume ma solo del 7% in valore.

Guardando avanti, non possiamo ignorare l'attività febbrile di fusioni che sta interessando questo periodo. Due pesi massimi come Ald e LeasePlan, appena acquisita, si avviano alla fusione, mentre Sifà viene incorporata in UnipolRental, che aumenta il suo peso nel noleggio a lungo termine. Stellantis e Crédit Agricole consolidano le attività di Leasys e Free2move, puntando al milione di veicoli in flotta entro pochi anni. Ma Crédit Agricole guarda anche oltre con Drivalia, il cui perimetro è la mobilità nel suo complesso, superando gli schemi basati sulla durata di un noleggio.

La comprensione di quanto sta accadendo nelle parole di Viano: «L'offerta di servizi è ogni giorno più flessibile, spesso ingegnosa, basata su una domanda diversificata ed esigente. Ne deriva da parte di tutti gli operatori un'offerta ampia ed articolata, che supera gli originari limiti temporali che distinguevano il servizio di noleggio a breve e a lungo termine. Il noleggio si è evoluto verso una competizione a tutto campo fra ogni attore della mobilità, superando le differenze "storiche" tra Nlt, Nbt e car sharing. Ci sarà l'ingresso di nuovi player extra-settore, l'aggregazione di realtà differenti, l'uscita di altri: tutto ciò porterà ad un innalzamento dei servizi, allargando sempre più la clientela aziendale e privata».

Insomma, i driver, anche quelli delle flotte, sanno che possono ricevere molto di più di quanto incluso nel classico contratto di noleggio, focalizzato alla gestione dell'auto. Vogliono essere aiutati a governare i loro spostamenti, con l'auto esclusiva ma anche senza, accedendo occasionalmente ad altre auto e altri mezzi. I grandi player l'hanno capito e si stanno attrezzando per rispondere.

Le vendite vanno ma la CO2 torna a crescere. Nei primi 4 mesi dell'anno le immatricolazioni in decisa crescita



La transizione energetica dell'auto passa per il noleggio. Lo dicono i numeri che si possono leggere in tanti modi ma in questo caso hanno un'interpretazione unica: in Italia le immatricolazioni dei veicoli a noleggio (a breve e lungo termine) valgono più del 30% del totale, per una flotta di oltre 1,2 milioni di unità - tutte Euro 6 - e 29 miliardi di chilometri percorsi ogni anno. Numeri destinati a crescere con la ritrovata disponibilità di prodotto dopo la lunga crisi dei semiconduttori (chip) e una platea di potenziali acquirenti della formula di noleggio estesa da aprile anche a taxi e Ncc. Numeri che suggeriscono all'associazione di categoria (**Aniasa**) di chiedere al governo «la revisione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale». Un sostegno utile per uscire dall'angolo dove pandemia, perdurante crisi economica e inflazione hanno relegato il parco circolante italiano: una media di 12 anni e 2 mesi, il più anziano dell'Europa occidentale. Tanto più che il noleggio ha ormai conquistato anche i privati (senza bisogno di partita iva), con quasi 160mila contratti chiusi lo scorso anno (14% del totale).

Nel frattempo le auto "verdi" in Italia non sono più invisibili (come potete vedere nelle tabelle). Con qualche differenza in particolare per le elettriche: se il noleggio vale il 56% delle immatricolazioni totali delle ibride ricaricabili plug-in, i clienti di questa formula mostrano un interesse meno forte per le elettriche pure con una quota "solo" del 32%. Nonostante i veicoli a batteria più venduti nel nostro Paese siano quelli dei segmenti medio-grandi (13% nel primo trimestre 2023) proprio la categoria più richiesta dal mondo del noleggio (in particolare a lungo termine). Va detto però che gli utilizzatori delle cosiddette flotte hanno percorrenze quotidiane maggiori e sono più sensibili alla voce autonomia: quasi il 40% dei contratti

prevede un chilometraggio annuo superiore a trentamila km. In ogni caso, soprattutto nelle società di dimensioni più grandi, le auto zero emissioni sono ormai una priorità: a febbraio 30 multinazionali hanno proposto alla Commissione europea una normativa che imponga di elettrificare completamente entro il 2030 le flotte aziendali e contemporaneamente incrementi il numero delle infrastrutture di ricarica.

Segnali positivi arrivano anche nel settore del breve termine dove la maggior parte dei noleggi si ferma sotto i 300 chilometri, una distanza che può essere soddisfatta, almeno in teoria, da un'auto elettrica senza necessità di ricarica: tutti gli operatori offrono oggi veicoli a batterie e molte stazioni "rent a car" sono dotate di colonnine di ricarica. I numeri, ancora loro, raccontano anche che la corsa alla transizione è una maratona più che uno sprint: se la formula di noleggio è un modo per abbracciare alimentazioni alternative senza particolari rischi economici (l'incognita svalutazione dell'usato è in gran parte nelle mani dei noleggiatori), nel 2022 in Italia le versioni diesel, seppur una quota comunque in calo di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, hanno rappresentato ancora il 59% delle immatricolazioni a noleggio.

Le ibride al secondo posto in termini di quota con il 16% hanno conquistato 7 punti nei confronti del 2021 mentre le elettriche si sono fermate al 3%. Stabile la benzina mentre Gpl e metano valgono complessivamente solo il 4,3% (dati **Aniasa**). Nel primo trimestre di quest'anno poi, il +72% del mercato del noleggio a lungo termine è dovuto soprattutto alle alimentazioni a benzina, con o senza forma di ibridizzazione leggera (mild hybrid), che volano a sfiorare il +120%, bene anche il diesel appena sotto la media del mercato (+68%) e le full hybrid (+59%). Non decollano invece le ibride ricaricabili, solo +19%, ed elettriche pure che nel noleggio a lungo termine vedono la crescita fermarsi al 17% (dati Dataforce). Il risultato è un'inversione di tendenza: dopo 10 anni nel primo trimestre di quest'anno le emissioni medie di CO2 delle auto vendute in Italia sono tornate sopra i 120 grammi per chilometro. C'è poi da tener conto della tradizionale doppia velocità del nostro mercato: covid-19 e crisi energetica legata alla guerra in Ucraina hanno colpito più duramente le regioni del Sud, accentuando il divario economico e sociale con quelle delle Nord, una condizione che nel meridione sta penalizzando vendite, noleggi e leasing delle più costose ibride (in particolare plug-in) ed elettriche.

L'industria dell'auto in Europa – che nonostante gli ingenti investimenti dell'elettrificazione continua a macinare profitti – comunque non fa retromarcia e prevede che entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sia composta da soli veicoli a batteria. Cruciale sarà riuscire a tagliare i prezzi per il cliente finale: la curva di riduzione dei costi è stata traslata di 3-4 anni e l'obiettivo per le batterie di scendere al di sotto dei 100 dollari per chilowattora sembra ora fissato allo stesso 2030. Oggi un accumulatore per un'auto grande ha un valore di oltre 12mila euro che scende a più di 9mila euro per una berlina media (dati Bain & Company). Costi che, in attesa del 2030 e in assenza di un ricco portafoglio, privato o aziendale che sia, solo la formula del noleggio può aiutare a rendere più sostenibili.

Le vendite vanno ma la CO2 torna a crescere. Nei primi 4 mesi dell'anno le immatricolazioni in decisa crescita



La transizione energetica dell'auto passa per il noleggio. Lo dicono i numeri che si possono leggere in tanti modi ma in questo caso hanno un'interpretazione unica: in Italia le immatricolazioni dei veicoli a noleggio (a breve e lungo termine) valgono più del 30% del totale, per una flotta di oltre 1,2 milioni di unità - tutte Euro 6 - e 29 miliardi di chilometri percorsi ogni anno. Numeri destinati a crescere con la ritrovata disponibilità di prodotto dopo la lunga crisi dei semiconduttori (chip) e una platea di potenziali acquirenti della formula di noleggio estesa da aprile anche a taxi e Ncc. Numeri che suggeriscono all'associazione di categoria (**Aniasa**) di chiedere al governo «la revisione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale». Un sostegno utile per uscire dall'angolo dove pandemia, perdurante crisi economica e inflazione hanno relegato il parco circolante italiano: una media di 12 anni e 2 mesi, il più anziano dell'Europa occidentale. Tanto più che il noleggio ha ormai conquistato anche i privati (senza bisogno di partita iva), con quasi 160mila contratti chiusi lo scorso anno (14% del totale).

Nel frattempo le auto "verdi" in Italia non sono più invisibili (come potete vedere nelle tabelle). Con qualche differenza in particolare per le elettriche: se il noleggio vale il 56% delle immatricolazioni totali delle ibride ricaricabili plug-in, i clienti di questa formula mostrano un interesse meno forte per le elettriche pure con una quota "solo" del 32%. Nonostante i veicoli a batteria più venduti nel nostro Paese siano quelli dei segmenti medio-grandi (13% nel primo trimestre 2023) proprio la categoria più richiesta dal mondo del noleggio (in particolare a lungo termine). Va detto però che gli utilizzatori delle cosiddette flotte hanno percorrenze quotidiane maggiori e sono più sensibili alla voce autonomia: quasi il 40% dei contratti

prevede un chilometraggio annuo superiore a trentamila km. In ogni caso, soprattutto nelle società di dimensioni più grandi, le auto zero emissioni sono ormai una priorità: a febbraio 30 multinazionali hanno proposto alla Commissione europea una normativa che imponga di elettrificare completamente entro il 2030 le flotte aziendali e contemporaneamente incrementi il numero delle infrastrutture di ricarica.

Segnali positivi arrivano anche nel settore del breve termine dove la maggior parte dei noleggi si ferma sotto i 300 chilometri, una distanza che può essere soddisfatta, almeno in teoria, da un'auto elettrica senza necessità di ricarica: tutti gli operatori offrono oggi veicoli a batterie e molte stazioni "rent a car" sono dotate di colonnine di ricarica. I numeri, ancora loro, raccontano anche che la corsa alla transizione è una maratona più che uno sprint: se la formula di noleggio è un modo per abbracciare alimentazioni alternative senza particolari rischi economici (l'incognita svalutazione dell'usato è in gran parte nelle mani dei noleggiatori), nel 2022 in Italia le versioni diesel, seppur una quota comunque in calo di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, hanno rappresentato ancora il 59% delle immatricolazioni a noleggio.

Le ibride al secondo posto in termini di quota con il 16% hanno conquistato 7 punti nei confronti del 2021 mentre le elettriche si sono fermate al 3%. Stabile la benzina mentre Gpl e metano valgono complessivamente solo il 4,3% (dati **Aniasa**). Nel primo trimestre di quest'anno poi, il +72% del mercato del noleggio a lungo termine è dovuto soprattutto alle alimentazioni a benzina, con o senza forma di ibridizzazione leggera (mild hybrid), che volano a sfiorare il +120%, bene anche il diesel appena sotto la media del mercato (+68%) e le full hybrid (+59%). Non decollano invece le ibride ricaricabili, solo +19%, ed elettriche pure che nel noleggio a lungo termine vedono la crescita fermarsi al 17% (dati Dataforce). Il risultato è un'inversione di tendenza: dopo 10 anni nel primo trimestre di quest'anno le emissioni medie di CO2 delle auto vendute in Italia sono tornate sopra i 120 grammi per chilometro. C'è poi da tener conto della tradizionale doppia velocità del nostro mercato: covid-19 e crisi energetica legata alla guerra in Ucraina hanno colpito più duramente le regioni del Sud, accentuando il divario economico e sociale con quelle delle Nord, una condizione che nel meridione sta penalizzando vendite, noleggi e leasing delle più costose ibride (in particolare plug-in) ed elettriche.

L'industria dell'auto in Europa – che nonostante gli ingenti investimenti dell'elettrificazione continua a macinare profitti – comunque non fa retromarcia e prevede che entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sia composta da soli veicoli a batteria. Cruciale sarà riuscire a tagliare i prezzi per il cliente finale: la curva di riduzione dei costi è stata traslata di 3-4 anni e l'obiettivo per le batterie di scendere al di sotto dei 100 dollari per chilowattora sembra ora fissato allo stesso 2030. Oggi un accumulatore per un'auto grande ha un valore di oltre 12mila euro che scende a più di 9mila euro per una berlina media (dati Bain & Company). Costi che, in attesa del 2030 e in assenza di un ricco portafoglio, privato o aziendale che sia, solo la formula del noleggio può aiutare a rendere più sostenibili.

Il “lungo termine” dalle aziende coinvolge i privati. La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia alla transizione energetica



Se nel primo quadrimestre del 2023 il mercato italiano dell'auto – cresciuto del 26,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente – ha ritrovato una verve che sembrava svanita, il merito è soprattutto del noleggio. Soprattutto di quello a lungo termine il cui ruolo trainante ha trovato nuova linfa nel crescente ricorso dei privati a una formula, alternativa alla tradizionale proprietà, che per anni è stata appannaggio esclusivo delle flotte aziendali.

L'escalation ha dato impulso all'intero comparto, compreso quello del breve termine al quale il terremoto-Covid aveva inferto un colpo durissimo, determinando la perdita di un noleggio su tre, non ancora recuperata nonostante il buon risultato del 2022 che ha permesso di ridurre dal -28 al -5% il calo rispetto al 2019, ultimo anno felice prima della pandemia.

Ben diverso il trend del lungo termine, che dalla strada della crescita non ha mai deragliato, chiudendo lo scorso anno con un +7% del fatturato e del +9% per quanto riguarda la consistenza della flotta che ha superato gli 1,1 milioni di veicoli. Una crescita che l'ultima edizione del Rapporto **Aniasa** attribuisce sostanzialmente a due elementi: la ripartenza – peraltro considerata non ancora adeguata – delle consegne alle aziende che avevano “congelato” il rinnovo del parco auto e soprattutto il consistente aumento della domanda da parte dei privati (con e senza partita Iva) che ritengono questa formula vantaggiosa soprattutto in vista della transizione verso l'elettrico. Un segmento di mercato relativamente nuovo, che l'anno scorso ha coinvolto 160.000 veicoli, e che prefigura un trend destinato a

durare nel tempo, almeno in base alla “radiografia” del settore curata ogni anno dall’Associazione confindustriale che ne rappresenta entrambi i rami del noleggio: breve e lungo termine.

I dati relativi al primo trimestre – gli ultimi disponibili al momento della stampa del Rapporto – evidenziano come per la prima volta il comparto abbia superato stabilmente il 30% delle immatricolazioni italiane di auto.

Rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso, il breve termine ha registrato un aumento del 16% del fatturato, del 22% nel numero dei noleggi e del 7% per quanto riguarda la composizione della flotta. Quest’ultimo indicatore è identico per gli specialisti del lungo termine, il cui giro d’affari è cresciuto del 9%, mentre il boom delle immatricolazioni (+72%) testimonia della progressiva attenuando delle difficoltà che hanno per lungo tempo frenato le consegne di nuove auto. La rilevanza numerica acquisita dal comparto assume un peso fondamentale anche nella sfida della transizione energetica nella quale il settore ritiene di avere le carte in regola per assumere un ruolo trainante nella progressiva decarbonizzazione della mobilità. Un’aspirazione confortata ancora una volta dai numeri che il Rapporto **Aniasa** sciorina generosamente e che assumono un significato particolare proprio nel campo della sostenibilità ambientale.

Infatti il documento evidenzia come la quota delle vetture green immatricolate dagli operatori del settore sia superiore a quella, pur lusinghiera, conquistata nel mercato complessivo: nel corso del 2022 il mondo del noleggio ha assorbito il 56% di tutte le immatricolazione ibride plug-in e il 32% di quelle “full electric”.

Uno sforzo necessario, ma non sufficiente, come ha ricordato il presidente dell’Associazione Alberto Viano durante la presentazione del Rapporto 2023: «La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. E l’accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale».

Gli ha fatto eco il vice presidente Italo Folonari, ricordando come l’Iva al 10% per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine, come pure la maggiore deducibilità e detraibilità per le vetture aziendali elettriche, rientrano fra le proposte che **Aniasa**, a nome degli associati, ha formulato al Governo.

La svolta, taxi e NCC possono noleggiare l'auto. Il trasporto pubblico si modernizza



L'attesa è stata lunga, ma finalmente la svolta è arrivata: ora anche taxi e NCC possono svolgere il servizio di trasporto con auto a noleggio e non di proprietà. Esattamente come per gli utenti privati, la normativa entrata in vigore il 3 aprile scorso consente di utilizzare l'auto senza preoccuparsi della tassa di possesso, dell'assicurazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, e di godere di una serie innumerevole di benefici, anche fiscali.

Oltre a comportare vantaggi per le categorie interessate, la svolta favorisce anche gli utenti, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e, di conseguenza, all'incremento della sicurezza (taxi e auto del servizio NCC sono sottoposte a revisione annuale) e del comfort, senza dire della riduzione delle emissioni nocive: un beneficio che riguarda tutta la comunità, realizzabile grazie al rinnovamento del parco auto circolante, attualmente inadeguato in molte città, soprattutto del Sud. Vale la pena ricordare, a tal proposito, che oggi quasi il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 36-48 mesi.

La platea di beneficiari è molto ampia: in Italia sono circa 60.000 i veicoli utilizzati come taxi o NCC e più della metà è attiva nei grandi centri urbani, lì dove il problema dell'inquinamento atmosferico è più sentito. La svolta era stata sollecitata più volte dall'**ANIASA**, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità in Confindustria. Nel corso di innumerevoli audizioni e incontri istituzionali erano stati sottoposti all'attenzione di parlamentari e ministri i benefici che il cambiamento avrebbe comportato, sia per i settori interessati, sia per l'intera comunità. Già a luglio del 2020, a dire il vero, il DL semplificazione varato dal governo dell'epoca aveva

cancellato il divieto per le due categorie abilitate al servizio di trasporto pubblico, ma è stato necessario attendere altri due anni e mezzo per il varo della circolare attuativa da parte della Direzione Generale della Motorizzazione.

È così caduto finalmente un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità smart e sostenibili per un numero significativo di vetture che ogni giorno compiono centinaia di migliaia di chilometri sulle nostre strade. Dopo un 2022 comunque di crescita (40.000 targhe in più) il primo quadrimestre del 2023 ha fatto registrare un ulteriore aumento di peso della locazione sul totale del mercato, arrivata al 33,3% al 30 aprile. Particolare interessante, anche se resiste il diesel (le auto a gasolio sono ancora le più richieste per il noleggio a lungo termine) rispetto al totale mercato le auto utilizzate per il noleggio detengono il record di penetrazione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in, rispettivamente al 32 e 56%.

Secondo le stime di mercato d'inizio anno il comparto del noleggio a lungo termine dovrebbe registrare quest'anno 361.000 nuove targhe (circa 20.000 in più rispetto al 2022, +5,9%). Sarà interessante verificare quanto effettivamente incideranno sull'andamento del totale mercato i contratti firmati da tassisti, proprietari e gestori di auto per il servizio di NCC.

L'economia contrasta il rispetto ambientale. L'indagine mette in risalto il fatto che gli italiani non sono propensi a cambiare l'auto



Italiani innamorati dell'automobile, ma poco propensi a spendere, specialmente sull'auto 100% elettrica: questo il quadro restituito dall'indagine annuale sulla mobilità nel nostro Paese condotta da **Aniasa** e Bain & Company ("Il vento dell'Est soffia sull'automotive"). Lo scenario incerto, creato prima dalla pandemia e dalla penuria di componenti, poi dalla guerra in Ucraina e dalla crisi economica, frena gli acquisti di automobili da parte degli italiani, con immatricolazioni a -9,7% nel 2022 rispetto al 2021. Quasi il 60% dei nostri connazionali non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nel 2022, principalmente perché ritenuta troppo costosa. Gli italiani sono anche "disorientati" dalle tante motorizzazioni disponibili, tra elettriche a batteria (BEV) e diverse tipologie di ibride; comunque, la full electric non convince per il prezzo elevato. Il risultato è che gli italiani si tengono l'auto che già hanno, come conferma il drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 rispetto al 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. Cresce di pari passo il parco circolante, che è doppio rispetto a 20 anni fa ed è rappresentato da vetture vecchie, in media, di 12 anni.

«In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza», afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company. Solo incentivi e sconti ben orchestrati possono convincere gli italiani a considerare l'acquisto.

Oppure, si guarda al noleggio, la cui crescita come canale di acquisizione dell'auto è «uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano», evidenzia il Vice Presidente **Aniasa**, Italo Folonari. Il noleggio ha nel 2022 un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

A soffrire del trend negativo delle vendite sono soprattutto le utilitarie, che pure hanno fatto la storia dell'auto in Italia, con quote del 20% del mercato. Ma nel 2022 il segmento A è sceso al 15% a causa di un crollo delle vendite (-22%). Al contrario, salgono le vendite delle auto più voluminose, anche di lusso. Persino nelle elettriche a batteria vincono le dimensioni medio-grandi, che catturano circa il 13% delle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, contro il 2,6% delle compatte. Restano, comunque, più diffusi i motori a benzina e i modelli ibridi mild (segno, ancora una volta, che la prima esigenza degli italiani è risparmiare nel momento dell'acquisto). In termini geografici, le BEV sono più diffuse in città e nel Centro-Nord, mentre il Sud Italia non va oltre il 5-6% del totale del mercato delle elettrificate che somma le BEV e le ibride plug-in PHEV. In questi trend, il nostro Paese si stacca dalla media dell'Europa, dove le vendite complessive registrano un calo più contenuto (-3,9%) e le vendite di BEV sono in crescita: rappresentano il 14,7% del mercato nel 2022 (erano il 10,8% nel 2021) e sono trainate da Germania e Regno Unito, mentre Italia e Spagna restano fanalini di coda.

Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti dalla Cina



Il vento dell'Est soffia con sempre maggiore determinazione sul mercato italiano dell'auto, compreso quello delle flotte e delle vetture aziendali. Oltre alla sostenibilità sotto il profilo energetico, un ruolo fondamentale gioca infatti la "sostenibilità economica": prezzi convenienti a fronte di un prodotto che sta diventando appetibile. I costruttori orientali, sia asiatici che dell'Est Europa, sono oggi competitivi perché in grado di produrre auto a costi più contenuti. Per conquistare il ricco mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi su un segmento più elevato, anche premium, in linea con la domanda del mercato europeo. Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori "nativi elettrici", non solo nella parte di mercato mainstream (come era all'inizio), ma anche nei segmenti top.

Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate o full-electric, scavalcando perfino il marchio leader per eccellenza che è Tesla. La tendenza viene monitorata da uno studio prodotto da **Aniasa** e Bain & Company (l'azienda di consulenza globale che aiuta le aziende change-makers a definire il futuro). La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è oggi il primo produttore di auto elettrificate al mondo, anche se Tesla mantiene il gradino più alto nelle full-electric. Il picco delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in crescita.

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia secondo le previsioni salirà al 4% nel 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, ormai costruite soprattutto in Cina.

«**Uno dei trend del mercato italiano** è la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto», spiega il vicepresidente **Aniasa** Italo Folonari. «Chi cambia l'auto, preferisce noleggiarla. Le vendite a privati sono in calo da anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni l'investimento. Il trend proseguirà nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi». In questo contesto, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici. Fondamentale per l'Italia è dunque moltiplicare gli investimenti sulla filiera auto, puntando sulle eccellenze del Made in Italy.

Arriva la delega fiscale: una grande chance per veicoli aziendali e noleggio che può allinearci all'Europa



La delega fiscale al Governo potrebbe permettere di rivedere tutti i meccanismi che regolano il gettito generato dall'automobile, riallineare – almeno parzialmente – il regime per i veicoli aziendali e il noleggio ai livelli europei e fare in modo che la leva tributaria sia un incentivo strutturale alla transizione verso i veicoli a emissioni sempre più basse. Questo è, in sostanza, l'obiettivo di **ANIASA** che ha già presentato le sue proposte. Le questioni più annose sono quelle relative a detraibilità e deducibilità, voci alle quali sono applicate soglie notevolmente inferiori a quelle di tutti gli altri paesi dell'Unione Europea.

Per la prima, l'Italia è dal 2006 in regime di proroga forfettario del 40% che scade il 31/12/2025. La proposta di **ANIASA** è modulare la detraibilità dell'IVA al 90% per i veicoli che emettono tra 20 e 60 g/km di CO₂ e del 100% per quelli da 0 a 20 g/km. Questa misura accelererebbe l'introduzione di auto più pulite e sicure. Per la deducibilità, il valore di riferimento medio pari a 18mila euro è fermo dal 1998 e la Riforma Fornero ha abbassato dal 40% al 20% la percentuale di deducibilità per i veicoli non strumentali. L'**ANIASA** chiede di portare tale valore ad almeno 25mila euro, come per gli agenti di commercio tornando almeno alla soglia del 40%.

Questo provvedimento renderebbero più concorrenziali le aziende italiane su asset come mobilità, trasporti e logistica che pesano per il 4-5% sul bilancio totale. **ANIASA** poi punta a estendere al noleggio a lungo termine la detrazione IRPEF del 19% e l'IVA agevolata al 4% per i veicoli destinati ai disabili, già previste per l'acquisto ed il leasing, e ad aggiornare le tabelle ACI per le auto concesse in fringe benefit ai dipendenti.

Quest'ultime sono state intaccate significativamente dall'inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse e l'**ANIASA** propone allora di rimodularle per incentivare gli utilizzatori di veicoli a basse emissioni, ritoccando dal 25% al 10% il coefficiente per quelli con emissioni al di sotto dei 60 g/km di CO₂. Altra proposta riguarda invece la semplificazione del pagamento della tassa automobilistica regionale. Dal 2020 infatti il versamento spetta all'utilizzatore del veicolo e non al noleggiatore. Le società di locazione si sono allora assunte il ruolo di sostituto d'imposta per 1,1 milioni di veicoli e 250.000 locatari distribuiti su 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

ANIASA propone che tali regimi siano armonizzati, la riscossione centralizzata presso il PRA e sia l'amministrazione centrale a ripartirla tra le regioni. Le ultime due proposte riguardano il car sharing e il noleggio a breve e prevedono l'applicazione, almeno a livello sperimentale, dell'IVA al 10%. Il car sharing sarebbe dunque equiparato come trattamento al trasporto pubblico con l'obiettivo di ridurre il possesso e l'utilizzo dei mezzi privati. L'associazione confindustriale vorrebbe che anche il rent-a-car per utilizzo "leisure" godesse di un'IVA al 10% come alberghi e ristoranti.

La misura avrebbe un effetto di potenziamento sul settore turistico per due ragioni: l'80% del patrimonio UNESCO presente sul suolo italiano (il 60% del totale nel mondo) è raggiungibile solamente con l'automobile e, secondo uno studio di Ambrosetti European House, la spesa per noleggio a breve termine ha un effetto moltiplicatore sull'intera spesa turistica pari a 15.

Il “lungo termine” dalle aziende coinvolge i privati. La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia alla transizione energetica



Se nel primo quadrimestre del 2023 il mercato italiano dell'auto – cresciuto del 26,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente – ha ritrovato una verve che sembrava svanita, il merito è soprattutto del noleggio. Soprattutto di quello a lungo termine il cui ruolo trainante ha trovato nuova linfa nel crescente ricorso dei privati a una formula, alternativa alla tradizionale proprietà, che per anni è stata appannaggio esclusivo delle flotte aziendali. L'escalation ha dato impulso all'intero comparto, compreso quello del breve termine al quale il terremoto-Covid aveva inferto un colpo durissimo, determinando la perdita di un noleggio su tre, non ancora recuperata nonostante il buon risultato del 2022 che ha permesso di ridurre dal -28 al -5% il calo rispetto al 2019, ultimo anno felice prima della pandemia.

Ben diverso il trend del lungo termine, che dalla strada della crescita non ha mai deragliato, chiudendo lo scorso anno con un +7% del fatturato e del +9% per quanto riguarda la consistenza della flotta che ha superato gli 1,1 milioni di veicoli. Una crescita che l'ultima edizione del Rapporto **Aniasa** attribuisce sostanzialmente a due elementi: la ripartenza – peraltro considerata non ancora adeguata – delle consegne alle aziende che avevano “congelato” il rinnovo del parco auto e soprattutto il consistente aumento della domanda da parte dei privati (con e senza partita Iva) che ritengono questa formula vantaggiosa soprattutto in vista della transizione verso l'elettrico. Un segmento di mercato relativamente nuovo, che l'anno scorso ha coinvolto 160.000 veicoli, e che prefigura un trend destinato a durare nel tempo, almeno in base alla “radiografia” del settore curata ogni anno

dall'Associazione confindustriale che ne rappresenta entrambi i rami del noleggio: breve e lungo termine.

I dati relativi al primo trimestre – gli ultimi disponibili al momento della stampa del Rapporto – evidenziano come per la prima volta il comparto abbia superato stabilmente il 30% delle immatricolazioni italiane di auto.

Rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il breve termine ha registrato un aumento del 16% del fatturato, del 22% nel numero dei noleggi e del 7% per quanto riguarda la composizione della flotta. Quest'ultimo indicatore è identico per gli specialisti del lungo termine, il cui giro d'affari è cresciuto del 9%, mentre il boom delle immatricolazioni (+72%) testimonia della progressiva attenuazione delle difficoltà che hanno per lungo tempo frenato le consegne di nuove auto. La rilevanza numerica acquisita dal comparto assume un peso fondamentale anche nella sfida della transizione energetica nella quale il settore ritiene di avere le carte in regola per assumere un ruolo trainante nella progressiva decarbonizzazione della mobilità. Un'aspirazione confortata ancora una volta dai numeri che il Rapporto **Aniasa** sciorina generosamente e che assumono un significato particolare proprio nel campo della sostenibilità ambientale.

Infatti il documento evidenzia come la quota delle vetture green immatricolate dagli operatori del settore sia superiore a quella, pur lusinghiera, conquistata nel mercato complessivo: nel corso del 2022 il mondo del noleggio ha assorbito il 56% di tutte le immatricolazioni ibride plug-in e il 32% di quelle "full electric".

Uno sforzo necessario, ma non sufficiente, come ha ricordato il presidente dell'Associazione Alberto Viano durante la presentazione del Rapporto 2023: «La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. E l'accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale».

Gli ha fatto eco il vice presidente Italo Folonari, ricordando come l'Iva al 10% per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine, come pure la maggiore deducibilità e detraibilità per le vetture aziendali elettriche, rientrino fra le proposte che **Aniasa**, a nome degli associati, ha formulato al Governo.

Alberto Viano (Aniasa): «Una vettura su tre ormai è a noleggio. Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»



Alberto Viano è il presidente dell'**ANIASA** dal 2022 e ad aprile ha visto il noleggio auto arrivare ad un terzo (33,3%) delle immatricolazioni auto. «Il nostro obiettivo è essere sempre più al centro della mobilità e credo che presto il noleggio rappresenterà la prima causale di acquisizione dell'automobile» afferma il manager che alterna il cappello del numero uno di categoria a quello di Deputy Country Managing Director di ALD/LeasePlan Italia.

Il noleggio conta sempre di più nonostante condizioni oggettive non certo favorevoli. Perché tale evoluzione?

«Il noleggio è sempre più interessante perché dà la possibilità di non essere troppo vincolati ad una tecnologia. Abbiamo sofferto fino a novembre perché eravamo esclusi dagli incentivi e ora li abbiamo solo al 50%, ma gli ordini acquisiti successivamente stanno spingendo noleggio ed immatricolazioni».

Che impatto hanno avuto la poca disponibilità di prodotto e la crescita dei tassi?

«Abbiamo sofferto nel 2021 e nel 2022 inoltre i costruttori hanno cambiato politiche di allocazione per andare sempre di più direttamente verso l'utilizzatore. Quella che dà ancora problemi è la logistica, direi però che la fase difficile è alle spalle. L'aumento dei tassi tocca tutti i prodotti finanziari non soltanto noi e influenza la domanda al pari dell'aumento dei listini. Questo sta spingendo verso vetture dal valore più basso e sull'usato, ma per ora il noleggio è stato capace di trasferire questi aumenti al mercato».

La carenza di prodotto sta spingendo alla diversificazione di approvvigionamento?

«Le captive sono ovviamente più fedeli al costruttore di riferimento, i noleggiatori “puri” invece lavorano specificatamente sulla mobilità dei clienti e, se alcune vetture non sono disponibili, è naturale che si rivolgano a chi può assicurare consegne più veloci e puntuali. È uno dei nostri vantaggi: permettere ai clienti di accedere ad un panorama di prodotti molto ampio».

Anche taxi ed NCC possono scegliere ora il noleggio. Che impatto vi aspettate?

«Penso che per vedere effetti tangibili bisogna dare il tempo agli operatori di mettere a punto prodotti su misura. Sono certo che alla fine anche taxi ed NCC apprezzeranno il noleggio». Il car sharing ha sofferto più di tutti...«Il car sharing è stato colpito in un momento delicato del suo sviluppo, con start-up e società non ancora arrivate a pareggio. Gli attori sono diminuiti in numero e si sono dovuti ristrutturare, ma siamo convinti che quelli che sono rimasti continueranno ad investire, guadagneranno e che il car sharing si riprenderà in pieno ribadendo il suo ruolo come strumento cruciale per la MaaS».

E il fleet management?

«Il fleet management ha attivato la transizione verso il noleggio e ha rappresentato la “servitization” ovvero la trasformazione in servizio di un asset di proprietà del cliente. Penso che possa andare bene ancora per qualche pubblica amministrazione, ma che anche in questo caso l’incertezza tecnologica spinga inevitabilmente verso il noleggio».

La delega fiscale al governo per la modifica della complessa tassazione sull’automobile. Che cosa chiede l’ANIASA?

Stiamo lavorando con il Governo per migliorare tutta la mobilità, a cominciare allo svecchiamento del parco circolante e pensiamo che il noleggio sia uno strumento utile a combatterlo. Chiediamo una maggiore deducibilità, che sia superato il regime IVA in deroga, sia innalzata la detraibilità e infine che ci sia l’IVA al 10% per il car sharing, come per il trasporto pubblico, e per l’autonoleggio, come per le attività di turismo. Infine chiediamo una tassazione regionale meno distorsiva e incentivi più equi».

Quali sono gli obiettivi della sua presidenza?

«Come ANIASA, il nostro obiettivo è essere sempre di più al centro della mobilità perché il noleggio vale oltre il 30% dell’immatricolato e credo che presto saremo la prima causale di acquisizione delle vetture. Vogliamo inoltre dialogare con tutte le associazioni industriali coinvolte nell’automotive per avere su strada vetture sempre più sicure, connesse, assistite, efficienti e che permettano la certezza di tracciamento, di copertura assicurativa e fiscale perché credo che al noleggio sia collegato un interesse non soltanto economico, ma anche collettivo».

La svolta, taxi e NCC possono noleggiare l'auto. Il trasporto pubblico si modernizza



L'attesa è stata lunga, ma finalmente la svolta è arrivata: ora anche taxi e NCC possono svolgere il servizio di trasporto con auto a noleggio e non di proprietà. Esattamente come per gli utenti privati, la normativa entrata in vigore il 3 aprile scorso consente di utilizzare l'auto senza preoccuparsi della tassa di possesso, dell'assicurazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, e di godere di una serie innumerevole di benefici, anche fiscali.

Oltre a comportare vantaggi per le categorie interessate, la svolta favorisce anche gli utenti, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e, di conseguenza, all'incremento della sicurezza (taxi e auto del servizio NCC sono sottoposte a revisione annuale) e del comfort, senza dire della riduzione delle emissioni nocive: un beneficio che riguarda tutta la comunità, realizzabile grazie al rinnovamento del parco auto circolante, attualmente inadeguato in molte città, soprattutto del Sud. Vale la pena ricordare, a tal proposito, che oggi quasi il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 36-48 mesi.

La platea di beneficiari è molto ampia: in Italia sono circa 60.000 i veicoli utilizzati come taxi o NCC e più della metà è attiva nei grandi centri urbani, lì dove il problema dell'inquinamento atmosferico è più sentito. La svolta era stata sollecitata più volte dall'**ANIASA**, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità in Confindustria. Nel corso di innumerevoli audizioni e incontri istituzionali erano stati sottoposti all'attenzione di parlamentari e ministri i benefici che il cambiamento avrebbe comportato, sia per i settori interessati, sia per l'intera comunità. Già a luglio del 2020, a dire il vero, il DL semplificazione varato dal governo dell'epoca aveva cancellato il divieto per le due categorie abilitate al servizio di trasporto pubblico, ma è stato

necessario attendere altri due anni e mezzo per il varo della circolare attuativa da parte della Direzione Generale della Motorizzazione.

È così caduto finalmente un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità smart e sostenibili per un numero significativo di vetture che ogni giorno compiono centinaia di migliaia di chilometri sulle nostre strade. Dopo un 2022 comunque di crescita (40.000 targhe in più) il primo quadrimestre del 2023 ha fatto registrare un ulteriore aumento di peso della locazione sul totale del mercato, arrivata al 33,3% al 30 aprile. Particolare interessante, anche se resiste il diesel (le auto a gasolio sono ancora le più richieste per il noleggio a lungo termine) rispetto al totale mercato le auto utilizzate per il noleggio detengono il record di penetrazione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in, rispettivamente al 32 e 56%.

Secondo le stime di mercato d'inizio anno il comparto del noleggio a lungo termine dovrebbe registrare quest'anno 361.000 nuove targhe (circa 20.000 in più rispetto al 2022, +5,9%). Sarà interessante verificare quanto effettivamente incideranno sull'andamento del totale mercato i contratti firmati da tassisti, proprietari e gestori di auto per il servizio di NCC.

Alberto Viano (Aniasa): «Una vettura su tre omai è a noleggio. Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»



Alberto Viano è il presidente dell'**ANIASA** dal 2022 e ad aprile ha visto il noleggio auto arrivare ad un terzo (33,3%) delle immatricolazioni auto. «Il nostro obiettivo è essere sempre più al centro della mobilità e credo che presto il noleggio rappresenterà la prima causale di acquisizione dell'automobile» afferma il manager che alterna il cappello del numero uno di categoria a quello di Deputy Country Managing Director di ALD/LeasePlan Italia.

Il noleggio conta sempre di più nonostante condizioni oggettive non certo favorevoli. Perché tale evoluzione?

«Il noleggio è sempre più interessante perché dà la possibilità di non essere troppo vincolati ad una tecnologia. Abbiamo sofferto fino a novembre perché eravamo esclusi dagli incentivi e ora li abbiamo solo al 50%, ma gli ordini acquisiti successivamente stanno spingendo noleggio ed immatricolazioni».

Che impatto hanno avuto la poca disponibilità di prodotto e la crescita dei tassi?

«Abbiamo sofferto nel 2021 e nel 2022 inoltre i costruttori hanno cambiato politiche di allocazione per andare sempre di più direttamente verso l'utilizzatore. Quella che dà ancora problemi è la logistica, direi però che la fase difficile è alle spalle. L'aumento dei tassi tocca tutti i prodotti finanziari non soltanto noi e influenza la domanda al pari dell'aumento dei listini. Questo sta spingendo verso vetture dal valore più basso e sull'usato, ma per ora il noleggio è stato capace di trasferire questi aumenti al mercato».

La carenza di prodotto sta spingendo alla diversificazione di approvvigionamento?

«Le captive sono ovviamente più fedeli al costruttore di riferimento, i noleggiatori “puri” invece lavorano specificatamente sulla mobilità dei clienti e, se alcune vetture non sono disponibili, è naturale che si rivolgano a chi può assicurare consegne più veloci e puntuali. È uno dei nostri vantaggi: permettere ai clienti di accedere ad un panorama di prodotti molto ampio».

Anche taxi ed NCC possono scegliere ora il noleggio. Che impatto vi aspettate?

«Penso che per vedere effetti tangibili bisogna dare il tempo agli operatori di mettere a punto prodotti su misura. Sono certo che alla fine anche taxi ed NCC apprezzeranno il noleggio». Il car sharing ha sofferto più di tutti...«Il car sharing è stato colpito in un momento delicato del suo sviluppo, con start-up e società non ancora arrivate a pareggio. Gli attori sono diminuiti in numero e si sono dovuti ristrutturare, ma siamo convinti che quelli che sono rimasti continueranno ad investire, guadagneranno e che il car sharing si riprenderà in pieno ribadendo il suo ruolo come strumento cruciale per la MaaS».

E il fleet management?

«Il fleet management ha attivato la transizione verso il noleggio e ha rappresentato la “servitization” ovvero la trasformazione in servizio di un asset di proprietà del cliente. Penso che possa andare bene ancora per qualche pubblica amministrazione, ma che anche in questo caso l’incertezza tecnologica spinga inevitabilmente verso il noleggio».

La delega fiscale al governo per la modifica della complessa tassazione sull’automobile. Che cosa chiede l’ANIASA?

Stiamo lavorando con il Governo per migliorare tutta la mobilità, a cominciare allo svecchiamento del parco circolante e pensiamo che il noleggio sia uno strumento utile a combatterlo. Chiediamo una maggiore deducibilità, che sia superato il regime IVA in deroga, sia innalzata la detraibilità e infine che ci sia l’IVA al 10% per il car sharing, come per il trasporto pubblico, e per l’autonoleggio, come per le attività di turismo. Infine chiediamo una tassazione regionale meno distorsiva e incentivi più equi».

Quali sono gli obiettivi della sua presidenza?

«Come ANIASA, il nostro obiettivo è essere sempre di più al centro della mobilità perché il noleggio vale oltre il 30% dell’immatricolato e credo che presto saremo la prima causale di acquisizione delle vetture. Vogliamo inoltre dialogare con tutte le associazioni industriali coinvolte nell’automotive per avere su strada vetture sempre più sicure, connesse, assistite, efficienti e che permettano la certezza di tracciamento, di copertura assicurativa e fiscale perché credo che al noleggio sia collegato un interesse non soltanto economico, ma anche collettivo».

Arriva la delega fiscale: una grande chance per veicoli aziendali e noleggio che può allinearci all'Europa



La delega fiscale al Governo potrebbe permettere di rivedere tutti i meccanismi che regolano il gettito generato dall'automobile, riallineare – almeno parzialmente – il regime per i veicoli aziendali e il noleggio ai livelli europei e fare in modo che la leva tributaria sia un incentivo strutturale alla transizione verso i veicoli a emissioni sempre più basse. Questo è, in sostanza, l'obiettivo di **ANIASA** che ha già presentato le sue proposte. Le questioni più annose sono quelle relative a detraibilità e deducibilità, voci alle quali sono applicate soglie notevolmente inferiori a quelle di tutti gli altri paesi dell'Unione Europea.

Per la prima, l'Italia è dal 2006 in regime di proroga forfettario del 40% che scade il 31/12/2025. La proposta di **ANIASA** è modulare la detraibilità dell'IVA al 90% per i veicoli che emettono tra 20 e 60 g/km di CO₂ e del 100% per quelli da 0 a 20 g/km. Questa misura accelererebbe l'introduzione di auto più pulite e sicure. Per la deducibilità, il valore di riferimento medio pari a 18mila euro è fermo dal 1998 e la Riforma Fornero ha abbassato dal 40% al 20% la percentuale di deducibilità per i veicoli non strumentali. L'**ANIASA** chiede di portare tale valore ad almeno 25mila euro, come per gli agenti di commercio tornando almeno alla soglia del 40%.

Questo provvedimento renderebbero più concorrenziali le aziende italiane su asset come mobilità, trasporti e logistica che pesano per il 4-5% sul bilancio totale. **ANIASA** poi punta a estendere al noleggio a lungo termine la detrazione IRPEF del 19% e l'IVA agevolata al 4% per i veicoli destinati ai disabili, già previste per l'acquisto ed il leasing, e ad aggiornare le tabelle

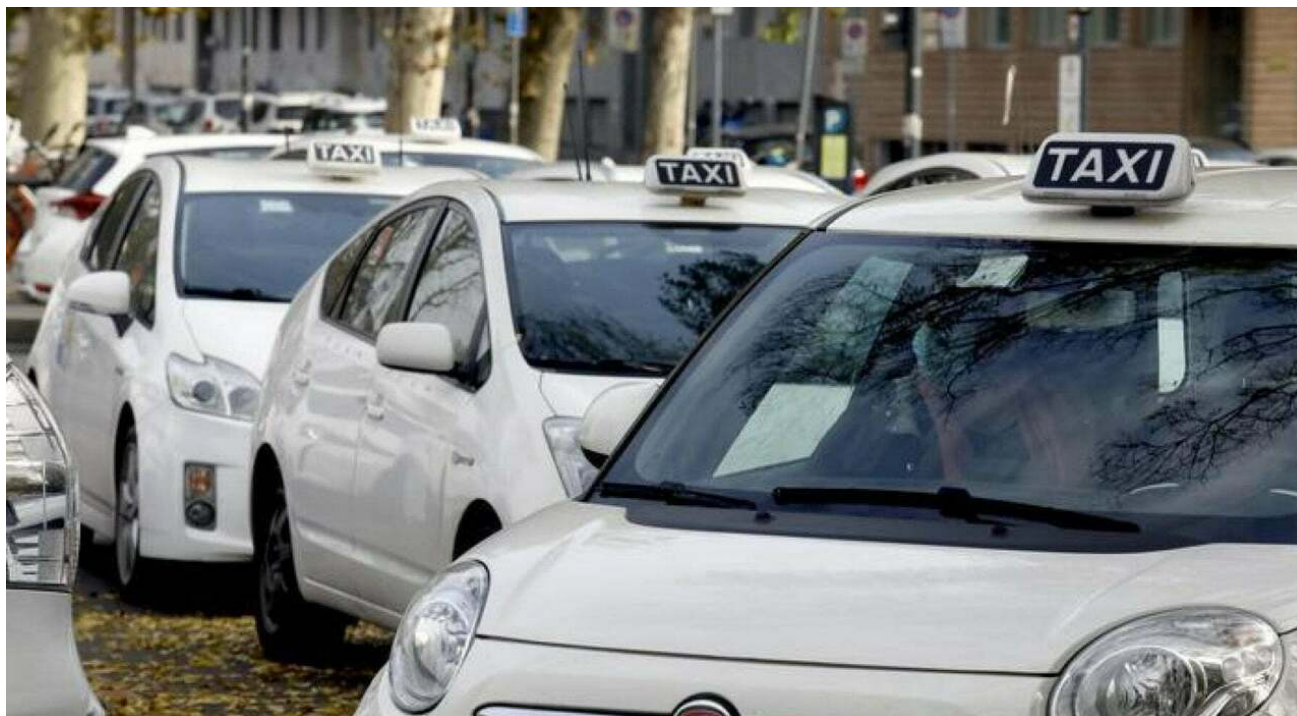
ACI per le auto concesse in fringe benefit ai dipendenti.

Quest'ultime sono state intaccate significativamente dall'inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse e l'**ANIASA** propone allora di rimodularle per incentivare gli utilizzatori di veicoli a basse emissioni, ritoccando dal 25% al 10% il coefficiente per quelli con emissioni al di sotto dei 60 g/km di CO2. Altra proposta riguarda invece la semplificazione del pagamento della tassa automobilistica regionale. Dal 2020 infatti il versamento spetta all'utilizzatore del veicolo e non al noleggiatore. Le società di locazione si sono allora assunte il ruolo di sostituto d'imposta per 1,1 milioni di veicoli e 250.000 locatari distribuiti su 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

ANIASA propone che tali regimi siano armonizzati, la riscossione centralizzata presso il PRA e sia l'amministrazione centrale a ripartirla tra le regioni. Le ultime due proposte riguardano il car sharing e il noleggio a breve e prevedono l'applicazione, almeno a livello sperimentale, dell'IVA al 10%. Il car sharing sarebbe dunque equiparato come trattamento al trasporto pubblico con l'obiettivo di ridurre il possesso e l'utilizzo dei mezzi privati. L'associazione confindustriale vorrebbe che anche il rent-a-car per utilizzo "leisure" godesse di un'IVA al 10% come alberghi e ristoranti.

La misura avrebbe un effetto di potenziamento sul settore turistico per due ragioni: l'80% del patrimonio UNESCO presente sul suolo italiano (il 60% del totale nel mondo) è raggiungibile solamente con l'automobile e, secondo uno studio di Ambrosetti European House, la spesa per noleggio a breve termine ha un effetto moltiplicatore sull'intera spesa turistica pari a 15.

La svolta, taxi e NCC possono noleggiare l'auto. Il trasporto pubblico si modernizza



La svolta, taxi e NCC possono noleggiare l'auto. Il trasporto pubblico si modernizza
di Sergio Troise

L'attesa è stata lunga, ma finalmente la svolta è arrivata: ora anche taxi e NCC possono svolgere il servizio di trasporto con auto a noleggio e non di proprietà. Esattamente come per gli utenti privati, la normativa entrata in vigore il 3 aprile scorso consente di utilizzare l'auto senza preoccuparsi della tassa di possesso, dell'assicurazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, e di godere di una serie innumerevole di benefici, anche fiscali.

Oltre a comportare vantaggi per le categorie interessate, la svolta favorisce anche gli utenti, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e, di conseguenza, all'incremento della sicurezza (taxi e auto del servizio NCC sono sottoposte a revisione annuale) e del comfort, senza dire della riduzione delle emissioni nocive: un beneficio che riguarda tutta la comunità, realizzabile grazie al rinnovamento del parco auto circolante, attualmente inadeguato in molte città, soprattutto del Sud. Vale la pena ricordare, a tal proposito, che oggi quasi il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 36-48 mesi.

La platea di beneficiari è molto ampia: in Italia sono circa 60.000 i veicoli utilizzati come taxi o NCC e più della metà è attiva nei grandi centri urbani, lì dove il problema dell'inquinamento atmosferico è più sentito. La svolta era stata sollecitata più volte dall'**ANIASA**, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità in Confindustria. Nel corso di innumerevoli audizioni e incontri istituzionali erano stati sottoposti all'attenzione di parlamentari e ministri i benefici che il cambiamento avrebbe comportato, sia per i settori interessati, sia per l'intera comunità.

Già a luglio del 2020, a dire il vero, il DL semplificazione varato dal governo dell'epoca aveva cancellato il divieto per le due categorie abilitate al servizio di trasporto pubblico, ma è stato necessario attendere altri due anni e mezzo per il varo della circolare attuativa da parte della Direzione Generale della Motorizzazione.

È così caduto finalmente un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità smart e sostenibili per un numero significativo di vetture che ogni giorno compiono centinaia di migliaia di chilometri sulle nostre strade. Dopo un 2022 comunque di crescita (40.000 targhe in più) il primo quadrimestre del 2023 ha fatto registrare un ulteriore aumento di peso della locazione sul totale del mercato, arrivata al 33,3% al 30 aprile. Particolare interessante, anche se resiste il diesel (le auto a gasolio sono ancora le più richieste per il noleggio a lungo termine) rispetto al totale mercato le auto utilizzate per il noleggio detengono il record di penetrazione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in, rispettivamente al 32 e 56%.

Secondo le stime di mercato d'inizio anno il comparto del noleggio a lungo termine dovrebbe registrare quest'anno 361.000 nuove targhe (circa 20.000 in più rispetto al 2022, +5,9%). Sarà interessante verificare quanto effettivamente incideranno sull'andamento del totale mercato i contratti firmati da tassisti, proprietari e gestori di auto per il servizio di NCC.

Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti dalla Cina



Il vento dell'Est soffia con sempre maggiore determinazione sul mercato italiano dell'auto, compreso quello delle flotte e delle vetture aziendali. Oltre alla sostenibilità sotto il profilo energetico, un ruolo fondamentale gioca infatti la "sostenibilità economica": prezzi convenienti a fronte di un prodotto che sta diventando appetibile. I costruttori orientali, sia asiatici che dell'Est Europa, sono oggi competitivi perché in grado di produrre auto a costi più contenuti. Per conquistare il ricco mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi su un segmento più elevato, anche premium, in linea con la domanda del mercato europeo. Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori "nativi elettrici", non solo nella parte di mercato mainstream (come era all'inizio), ma anche nei segmenti top.

Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate o full-electric, scavalcando perfino il marchio leader per eccellenza che è Tesla. La tendenza viene monitorata da uno studio prodotto da **Aniasa** e Bain & Company (l'azienda di consulenza globale che aiuta le aziende change-makers a definire il futuro). La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è oggi il primo produttore di auto elettrificate al mondo, anche se Tesla mantiene il gradino più alto nelle full-electric. Il picco delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in crescita.

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di

produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia secondo le previsioni salirà al 4% nel 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, ormai costruite soprattutto in Cina.

«**Uno dei trend del mercato italiano** è la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto», spiega il vicepresidente **Aniasa** Italo Folonari. «Chi cambia l'auto, preferisce noleggiarla. Le vendite a privati sono in calo da anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni l'investimento. Il trend proseguirà nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi». In questo contesto, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici. Fondamentale per l'Italia è dunque moltiplicare gli investimenti sulla filiera auto, puntando sulle eccellenze del Made in Italy.

L'economia contrasta il rispetto ambientale. L'indagine mette in risalto il fatto che gli italiani non sono propensi a cambiare l'auto



Italiani innamorati dell'automobile, ma poco propensi a spendere, specialmente sull'auto 100% elettrica: questo il quadro restituito dall'indagine annuale sulla mobilità nel nostro Paese condotta da **Aniasa** e Bain & Company ("Il vento dell'Est soffia sull'automotive"). Lo scenario incerto, creato prima dalla pandemia e dalla penuria di componenti, poi dalla guerra in Ucraina e dalla crisi economica, frena gli acquisti di automobili da parte degli italiani, con immatricolazioni a -9,7% nel 2022 rispetto al 2021. Quasi il 60% dei nostri connazionali non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nel 2022, principalmente perché ritenuta troppo costosa. Gli italiani sono anche "disorientati" dalle tante motorizzazioni disponibili, tra elettriche a batteria (BEV) e diverse tipologie di ibride; comunque, la full electric non convince per il prezzo elevato. Il risultato è che gli italiani si tengono l'auto che già hanno, come conferma il drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 rispetto al 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. Cresce di pari passo il parco circolante, che è doppio rispetto a 20 anni fa ed è rappresentato da vetture vecchie, in media, di 12 anni.

«In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza», afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company. Solo incentivi e sconti ben orchestrati possono convincere gli italiani a considerare l'acquisto.

Oppure, si guarda al noleggio, la cui crescita come canale di acquisizione dell'auto è «uno dei

trend inarrestabili del mercato auto italiano», evidenzia il Vice Presidente **Aniasa**, Italo Folonari. Il noleggio ha nel 2022 un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

A soffrire del trend negativo delle vendite sono soprattutto le utilitarie, che pure hanno fatto la storia dell'auto in Italia, con quote del 20% del mercato. Ma nel 2022 il segmento A è sceso al 15% a causa di un crollo delle vendite (-22%). Al contrario, salgono le vendite delle auto più voluminose, anche di lusso. Persino nelle elettriche a batteria vincono le dimensioni medio-grandi, che catturano circa il 13% delle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, contro il 2,6% delle compatte. Restano, comunque, più diffusi i motori a benzina e i modelli ibridi mild (segno, ancora una volta, che la prima esigenza degli italiani è risparmiare nel momento dell'acquisto). In termini geografici, le BEV sono più diffuse in città e nel Centro-Nord, mentre il Sud Italia non va oltre il 5-6% del totale del mercato delle elettrificate che somma le BEV e le ibride plug-in PHEV. In questi trend, il nostro Paese si stacca dalla media dell'Europa, dove le vendite complessive registrano un calo più contenuto (-3,9%) e le vendite di BEV sono in crescita: rappresentano il 14,7% del mercato nel 2022 (erano il 10,8% nel 2021) e sono trainate da Germania e Regno Unito, mentre Italia e Spagna restano fanalini di coda.

La svolta, taxi e NCC possono noleggiare l'auto. Il trasporto pubblico si modernizza



L'attesa è stata lunga, ma finalmente la svolta è arrivata: ora anche taxi e NCC possono svolgere il servizio di trasporto con auto a noleggio e non di proprietà. Esattamente come per gli utenti privati, la normativa entrata in vigore il 3 aprile scorso consente di utilizzare l'auto senza preoccuparsi della tassa di possesso, dell'assicurazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, e di godere di una serie innumerevole di benefici, anche fiscali.

Oltre a comportare vantaggi per le categorie interessate, la svolta favorisce anche gli utenti, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e, di conseguenza, all'incremento della sicurezza (taxi e auto del servizio NCC sono sottoposte a revisione annuale) e del comfort, senza dire della riduzione delle emissioni nocive: un beneficio che riguarda tutta la comunità, realizzabile grazie al rinnovamento del parco auto circolante, attualmente inadeguato in molte città, soprattutto del Sud. Vale la pena ricordare, a tal proposito, che oggi quasi il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 36-48 mesi.

La platea di beneficiari è molto ampia: in Italia sono circa 60.000 i veicoli utilizzati come taxi o NCC e più della metà è attiva nei grandi centri urbani, lì dove il problema dell'inquinamento atmosferico è più sentito. La svolta era stata sollecitata più volte dall'**ANIASA**, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità in Confindustria. Nel corso di innumerevoli audizioni e incontri istituzionali erano stati sottoposti all'attenzione di parlamentari e ministri i benefici che il cambiamento avrebbe comportato, sia per i settori interessati, sia per l'intera comunità. Già a luglio del 2020, a dire il vero, il DL semplificazione varato dal governo dell'epoca aveva cancellato il divieto per le due categorie abilitate al servizio di trasporto pubblico, ma è stato

necessario attendere altri due anni e mezzo per il varo della circolare attuativa da parte della Direzione Generale della Motorizzazione.

È così caduto finalmente un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità smart e sostenibili per un numero significativo di vetture che ogni giorno compiono centinaia di migliaia di chilometri sulle nostre strade. Dopo un 2022 comunque di crescita (40.000 targhe in più) il primo quadrimestre del 2023 ha fatto registrare un ulteriore aumento di peso della locazione sul totale del mercato, arrivata al 33,3% al 30 aprile. Particolare interessante, anche se resiste il diesel (le auto a gasolio sono ancora le più richieste per il noleggio a lungo termine) rispetto al totale mercato le auto utilizzate per il noleggio detengono il record di penetrazione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in, rispettivamente al 32 e 56%.

Secondo le stime di mercato d'inizio anno il comparto del noleggio a lungo termine dovrebbe registrare quest'anno 361.000 nuove targhe (circa 20.000 in più rispetto al 2022, +5,9%). Sarà interessante verificare quanto effettivamente incideranno sull'andamento del totale mercato i contratti firmati da tassisti, proprietari e gestori di auto per il servizio di NCC.

Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti dalla Cina



Il vento dell'Est soffia con sempre maggiore determinazione sul mercato italiano dell'auto, compreso quello delle flotte e delle vetture aziendali. Oltre alla sostenibilità sotto il profilo energetico, un ruolo fondamentale gioca infatti la "sostenibilità economica": prezzi convenienti a fronte di un prodotto che sta diventando appetibile. I costruttori orientali, sia asiatici che dell'Est Europa, sono oggi competitivi perché in grado di produrre auto a costi più contenuti. Per conquistare il ricco mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi su un segmento più elevato, anche premium, in linea con la domanda del mercato europeo. Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori "nativi elettrici", non solo nella parte di mercato mainstream (come era all'inizio), ma anche nei segmenti top.

Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate o full-electric, scavalcando perfino il marchio leader per eccellenza che è Tesla. La tendenza viene monitorata da uno studio prodotto da **Aniasa** e Bain & Company (l'azienda di consulenza globale che aiuta le aziende change-makers a definire il futuro). La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è oggi il primo produttore di auto elettrificate al mondo, anche se Tesla mantiene il gradino più alto nelle full-electric. Il picco delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in crescita.

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di

produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia secondo le previsioni salirà al 4% nel 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, ormai costruite soprattutto in Cina.

«**Uno dei trend del mercato italiano** è la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto», spiega il vicepresidente **Aniasa** Italo Folonari. «Chi cambia l'auto, preferisce noleggiarla. Le vendite a privati sono in calo da anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni l'investimento. Il trend proseguirà nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi». In questo contesto, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici. Fondamentale per l'Italia è dunque moltiplicare gli investimenti sulla filiera auto, puntando sulle eccellenze del Made in Italy.

L'economia contrasta il rispetto ambientale. L'indagine mette in risalto il fatto che gli italiani non sono propensi a cambiare l'auto



Italiani innamorati dell'automobile, ma poco propensi a spendere, specialmente sull'auto 100% elettrica: questo il quadro restituito dall'indagine annuale sulla mobilità nel nostro Paese condotta da **Aniasa** e Bain & Company ("Il vento dell'Est soffia sull'automotive"). Lo scenario incerto, creato prima dalla pandemia e dalla penuria di componenti, poi dalla guerra in Ucraina e dalla crisi economica, frena gli acquisti di automobili da parte degli italiani, con immatricolazioni a -9,7% nel 2022 rispetto al 2021. Quasi il 60% dei nostri connazionali non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nel 2022, principalmente perché ritenuta troppo costosa. Gli italiani sono anche "disorientati" dalle tante motorizzazioni disponibili, tra elettriche a batteria (BEV) e diverse tipologie di ibride; comunque, la full electric non convince per il prezzo elevato. Il risultato è che gli italiani si tengono l'auto che già hanno, come conferma il drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 rispetto al 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. Cresce di pari passo il parco circolante, che è doppio rispetto a 20 anni fa ed è rappresentato da vetture vecchie, in media, di 12 anni.

«**In un contesto di incertezza** come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza», afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company. Solo incentivi e sconti ben orchestrati possono convincere gli italiani a considerare l'acquisto.

Oppure, si guarda al noleggio, la cui crescita come canale di acquisizione dell'auto è «uno dei

trend inarrestabili del mercato auto italiano», evidenzia il Vice Presidente **Aniasa**, Italo Folonari. Il noleggio ha nel 2022 un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

A soffrire del trend negativo delle vendite sono soprattutto le utilitarie, che pure hanno fatto la storia dell'auto in Italia, con quote del 20% del mercato. Ma nel 2022 il segmento A è sceso al 15% a causa di un crollo delle vendite (-22%). Al contrario, salgono le vendite delle auto più voluminose, anche di lusso. Persino nelle elettriche a batteria vincono le dimensioni medio-grandi, che catturano circa il 13% delle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, contro il 2,6% delle compatte. Restano, comunque, più diffusi i motori a benzina e i modelli ibridi mild (segno, ancora una volta, che la prima esigenza degli italiani è risparmiare nel momento dell'acquisto). In termini geografici, le BEV sono più diffuse in città e nel Centro-Nord, mentre il Sud Italia non va oltre il 5-6% del totale del mercato delle elettrificate che somma le BEV e le ibride plug-in PHEV. In questi trend, il nostro Paese si stacca dalla media dell'Europa, dove le vendite complessive registrano un calo più contenuto (-3,9%) e le vendite di BEV sono in crescita: rappresentano il 14,7% del mercato nel 2022 (erano il 10,8% nel 2021) e sono trainate da Germania e Regno Unito, mentre Italia e Spagna restano fanalini di coda.

La svolta, taxi e NCC possono noleggiare l'auto. Il trasporto pubblico si modernizza



L'attesa è stata lunga, ma finalmente la svolta è arrivata: ora anche taxi e NCC possono svolgere il servizio di trasporto con auto a noleggio e non di proprietà. Esattamente come per gli utenti privati, la normativa entrata in vigore il 3 aprile scorso consente di utilizzare l'auto senza preoccuparsi della tassa di possesso, dell'assicurazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, e di godere di una serie innumerevole di benefici, anche fiscali.

Oltre a comportare vantaggi per le categorie interessate, la svolta favorisce anche gli utenti, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e, di conseguenza, all'incremento della sicurezza (taxi e auto del servizio NCC sono sottoposte a revisione annuale) e del comfort, senza dire della riduzione delle emissioni nocive: un beneficio che riguarda tutta la comunità, realizzabile grazie al rinnovamento del parco auto circolante, attualmente inadeguato in molte città, soprattutto del Sud. Vale la pena ricordare, a tal proposito, che oggi quasi il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 36-48 mesi.

La platea di beneficiari è molto ampia: in Italia sono circa 60.000 i veicoli utilizzati come taxi o NCC e più della metà è attiva nei grandi centri urbani, lì dove il problema dell'inquinamento atmosferico è più sentito. La svolta era stata sollecitata più volte dall'**ANIASA**, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità in Confindustria. Nel corso di innumerevoli audizioni e incontri istituzionali erano stati sottoposti all'attenzione di parlamentari e ministri i benefici che il cambiamento avrebbe comportato, sia per i settori interessati, sia per l'intera comunità. Già a luglio del 2020, a dire il vero, il DL semplificazione varato dal governo dell'epoca aveva cancellato il divieto per le due categorie abilitate al servizio di trasporto pubblico, ma è stato

necessario attendere altri due anni e mezzo per il varo della circolare attuativa da parte della Direzione Generale della Motorizzazione.

È così caduto finalmente un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità smart e sostenibili per un numero significativo di vetture che ogni giorno compiono centinaia di migliaia di chilometri sulle nostre strade. Dopo un 2022 comunque di crescita (40.000 targhe in più) il primo quadrimestre del 2023 ha fatto registrare un ulteriore aumento di peso della locazione sul totale del mercato, arrivata al 33,3% al 30 aprile. Particolare interessante, anche se resiste il diesel (le auto a gasolio sono ancora le più richieste per il noleggio a lungo termine) rispetto al totale mercato le auto utilizzate per il noleggio detengono il record di penetrazione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in, rispettivamente al 32 e 56%.

Secondo le stime di mercato d'inizio anno il comparto del noleggio a lungo termine dovrebbe registrare quest'anno 361.000 nuove targhe (circa 20.000 in più rispetto al 2022, +5,9%). Sarà interessante verificare quanto effettivamente incideranno sull'andamento del totale mercato i contratti firmati da tassisti, proprietari e gestori di auto per il servizio di NCC.

Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti della Cina



Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti della Cina
di Piero Bianco

Il vento dell'Est soffia con sempre maggiore determinazione sul mercato italiano dell'auto, compreso quello delle flotte e delle vetture aziendali. Oltre alla sostenibilità sotto il profilo energetico, un ruolo fondamentale gioca infatti la "sostenibilità economica": prezzi convenienti a fronte di un prodotto che sta diventando appetibile. I costruttori orientali, sia asiatici che dell'Est Europa, sono oggi competitivi perché in grado di produrre auto a costi più contenuti. Per conquistare il ricco mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi su un segmento più elevato, anche premium, in linea con la domanda del mercato europeo. Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori "nativi elettrici", non solo nella parte di mercato mainstream (come era all'inizio), ma anche nei segmenti top.

Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate o full-electric, scavalcando perfino il marchio leader per eccellenza che è Tesla. La tendenza viene monitorata da uno studio prodotto da **Aniasa** e Bain & Company (l'azienda di consulenza globale che aiuta le aziende change-makers a definire il futuro). La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è oggi il primo produttore di auto elettrificate al mondo, anche se Tesla mantiene il gradino più alto nelle full-electric. Il picco delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in crescita.

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia secondo le previsioni salirà al 4% nel 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, ormai costruite soprattutto in Cina.

«**Uno dei trend del mercato italiano** è la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto», spiega il vicepresidente **Aniasa** Italo Folonari. «Chi cambia l'auto, preferisce noleggiarla. Le vendite a privati sono in calo da anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni l'investimento. Il trend proseguirà nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi». In questo contesto, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici. Fondamentale per l'Italia è dunque moltiplicare gli investimenti sulla filiera auto, puntando sulle eccellenze del Made in Italy.

L'economia contrasta il rispetto ambientale. L'indagine mette in risalto il fatto che gli italiani non sono propensi a cambiare l'auto



L'economia contrasta il rispetto ambientale. L'indagine mette in risalto il fatto che gli italiani non sono propensi a cambiare l'auto
di Patrizia Licata

Italiani innamorati dell'automobile, ma poco propensi a spendere, specialmente sull'auto 100% elettrica: questo il quadro restituito dall'indagine annuale sulla mobilità nel nostro Paese condotta da **Aniasa** e Bain & Company ("Il vento dell'Est soffia sull'automotive"). Lo scenario incerto, creato prima dalla pandemia e dalla penuria di componenti, poi dalla guerra in Ucraina e dalla crisi economica, frena gli acquisti di automobili da parte degli italiani, con immatricolazioni a -9,7% nel 2022 rispetto al 2021. Quasi il 60% dei nostri connazionali non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nel 2022, principalmente perché ritenuta troppo costosa. Gli italiani sono anche "disorientati" dalle tante motorizzazioni disponibili, tra elettriche a batteria (BEV) e diverse tipologie di ibride; comunque, la full electric non convince per il prezzo elevato. Il risultato è che gli italiani si tengono l'auto che già hanno, come conferma il drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 rispetto al 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. Cresce di pari passo il parco circolante, che è doppio rispetto a 20 anni fa ed è rappresentato da vetture vecchie, in media, di 12 anni.

«In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza», afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain &

Company. Solo incentivi e sconti ben orchestrati possono convincere gli italiani a considerare l'acquisto.

Oppure, si guarda al noleggio, la cui crescita come canale di acquisizione dell'auto è «uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano», evidenzia il Vice Presidente **Aniasa**, Italo Folonari. Il noleggio ha nel 2022 un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

A soffrire del trend negativo delle vendite sono soprattutto le utilitarie, che pure hanno fatto la storia dell'auto in Italia, con quote del 20% del mercato. Ma nel 2022 il segmento A è sceso al 15% a causa di un crollo delle vendite (-22%). Al contrario, salgono le vendite delle auto più voluminose, anche di lusso. Persino nelle elettriche a batteria vincono le dimensioni medio-grandi, che catturano circa il 13% delle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, contro il 2,6% delle compatte. Restano, comunque, più diffusi i motori a benzina e i modelli ibridi mild (segno, ancora una volta, che la prima esigenza degli italiani è risparmiare nel momento dell'acquisto). In termini geografici, le BEV sono più diffuse in città e nel Centro-Nord, mentre il Sud Italia non va oltre il 5-6% del totale del mercato delle elettrificate che somma le BEV e le ibride plug-in PHEV. In questi trend, il nostro Paese si stacca dalla media dell'Europa, dove le vendite complessive registrano un calo più contenuto (-3,9%) e le vendite di BEV sono in crescita: rappresentano il 14,7% del mercato nel 2022 (erano il 10,8% nel 2021) e sono trainate da Germania e Regno Unito, mentre Italia e Spagna restano fanalini di coda.

Arriva la delega fiscale: una grande chance per veicoli aziendali e noleggio che può allinearci all'Europa



Arriva la delega fiscale: una grande chance per veicoli aziendali e noleggio che può allinearci all'Europa
di Nicola Desiderio

La delega fiscale al Governo potrebbe permettere di rivedere tutti i meccanismi che regolano il gettito generato dall'automobile, riallineare – almeno parzialmente – il regime per i veicoli aziendali e il noleggio ai livelli europei e fare in modo che la leva tributaria sia un incentivo strutturale alla transizione verso i veicoli a emissioni sempre più basse. Questo è, in sostanza, l'obiettivo di **ANIASA** che ha già presentato le sue proposte. Le questioni più annose sono quelle relative a detraibilità e deducibilità, voci alle quali sono applicate soglie notevolmente inferiori a quelle di tutti gli altri paesi dell'Unione Europea.

Per la prima, l'Italia è dal 2006 in regime di proroga forfettario del 40% che scade il 31/12/2025. La proposta di **ANIASA** è modulare la detraibilità dell'IVA al 90% per i veicoli che emettono tra 20 e 60 g/km di CO2 e del 100% per quelli da 0 a 20 g/km. Questa misura accelererebbe l'introduzione di auto più pulite e sicure. Per la deducibilità, il valore di riferimento medio pari a 18mila euro è fermo dal 1998 e la Riforma Fornero ha abbassato dal 40% al 20% la percentuale di deducibilità per i veicoli non strumentali. L'**ANIASA** chiede di portare tale valore ad almeno 25mila euro, come per gli agenti di commercio tornando almeno alla soglia del 40%.

Questo provvedimento renderebbero più concorrenziali le aziende italiane su asset come mobilità, trasporti e logistica che pesano per il 4-5% sul bilancio totale. **ANIASA** poi punta a

estendere al noleggio a lungo termine la detrazione IRPEF del 19% e l'IVA agevolata al 4% per i veicoli destinati ai disabili, già previste per l'acquisto ed il leasing, e ad aggiornare le tabelle ACI per le auto concesse in fringe benefit ai dipendenti.

Quest'ultime sono state intaccate significativamente dall'inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse e l'**ANIASA** propone allora di rimodularle per incentivare gli utilizzatori di veicoli a basse emissioni, ritoccando dal 25% al 10% il coefficiente per quelli con emissioni al di sotto dei 60 g/km di CO₂. Altra proposta riguarda invece la semplificazione del pagamento della tassa automobilistica regionale. Dal 2020 infatti il versamento spetta all'utilizzatore del veicolo e non al noleggiatore. Le società di locazione si sono allora assunte il ruolo di sostituto d'imposta per 1,1 milioni di veicoli e 250.000 locatari distribuiti su 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

ANIASA propone che tali regimi siano armonizzati, la riscossione centralizzata presso il PRA e sia l'amministrazione centrale a ripartirla tra le regioni. Le ultime due proposte riguardano il car sharing e il noleggio a breve e prevedono l'applicazione, almeno a livello sperimentale, dell'IVA al 10%. Il car sharing sarebbe dunque equiparato come trattamento al trasporto pubblico con l'obiettivo di ridurre il possesso e l'utilizzo dei mezzi privati. L'associazione confindustriale vorrebbe che anche il rent-a-car per utilizzo "leisure" godesse di un'IVA al 10% come alberghi e ristoranti.

La misura avrebbe un effetto di potenziamento sul settore turistico per due ragioni: l'80% del patrimonio UNESCO presente sul suolo italiano (il 60% del totale nel mondo) è raggiungibile solamente con l'automobile e, secondo uno studio di Ambrosetti European House, la spesa per noleggio a breve termine ha un effetto moltiplicatore sull'intera spesa turistica pari a 15.

Il “lungo termine” dalle aziende coinvolge i privati. La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia alla transizione energetica



Il “lungo termine” dalle aziende coinvolge i privati. La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia alla transizione energetica
di Giampiero Bottino

Se nel primo quadrimestre del 2023 il mercato italiano dell’auto – cresciuto del 26,7% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente – ha ritrovato una verve che sembrava svanita, il merito è soprattutto del noleggio. Soprattutto di quello a lungo termine il cui ruolo trainante ha trovato nuova linfa nel crescente ricorso dei privati a una formula, alternativa alla tradizionale proprietà, che per anni è stata appannaggio esclusivo delle flotte aziendali.

L’escalation ha dato impulso all’intero comparto, compreso quello del breve termine al quale il terremoto-Covid aveva inferto un colpo durissimo, determinando la perdita di un noleggio su tre, non ancora recuperata nonostante il buon risultato del 2022 che ha permesso di ridurre dal -28 al -5% il calo rispetto al 2019, ultimo anno felice prima della pandemia.

Ben diverso il trend del lungo termine, che dalla strada della crescita non ha mai deragliato, chiudendo lo scorso anno con un +7% del fatturato e del +9% per quanto riguarda la consistenza della flotta che ha superato gli 1,1 milioni di veicoli. Una crescita che l’ultima edizione del Rapporto **Aniasa** attribuisce sostanzialmente a due elementi: la ripartenza – peraltro considerata non ancora adeguata – delle consegne alle aziende che avevano “congelato” il rinnovo del parco auto e soprattutto il consistente aumento della domanda da parte dei privati (con e senza partita Iva) che ritengono questa formula vantaggiosa

soprattutto in vista della transizione verso l'elettrico. Un segmento di mercato relativamente nuovo, che l'anno scorso ha coinvolto 160.000 veicoli, e che prefigura un trend destinato a durare nel tempo, almeno in base alla "radiografia" del settore curata ogni anno dall'Associazione confindustriale che ne rappresenta entrambi i rami del noleggio: breve e lungo termine.

I dati relativi al primo trimestre – gli ultimi disponibili al momento della stampa del Rapporto – evidenziano come per la prima volta il comparto abbia superato stabilmente il 30% delle immatricolazioni italiane di auto.

Rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il breve termine ha registrato un aumento del 16% del fatturato, del 22% nel numero dei noleggi e del 7% per quanto riguarda la composizione della flotta. Quest'ultimo indicatore è identico per gli specialisti del lungo termine, il cui giro d'affari è cresciuto del 9%, mentre il boom delle immatricolazioni (+72%) testimonia della progressiva attenuazione delle difficoltà che hanno per lungo tempo frenato le consegne di nuove auto. La rilevanza numerica acquisita dal comparto assume un peso fondamentale anche nella sfida della transizione energetica nella quale il settore ritiene di avere le carte in regola per assumere un ruolo trainante nella progressiva decarbonizzazione della mobilità. Un'aspirazione confortata ancora una volta dai numeri che il Rapporto **Aniasa** sciorina generosamente e che assumono un significato particolare proprio nel campo della sostenibilità ambientale.

Infatti il documento evidenzia come la quota delle vetture green immatricolate dagli operatori del settore sia superiore a quella, pur lusinghiera, conquistata nel mercato complessivo: nel corso del 2022 il mondo del noleggio ha assorbito il 56% di tutte le immatricolazioni ibride plug-in e il 32% di quelle "full electric".

Uno sforzo necessario, ma non sufficiente, come ha ricordato il presidente dell'Associazione Alberto Viano durante la presentazione del Rapporto 2023: «La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. E l'accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale».

Gli ha fatto eco il vice presidente Italo Folonari, ricordando come l'Iva al 10% per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine, come pure la maggiore deducibilità e detraibilità per le vetture aziendali elettriche, rientrino fra le proposte che **Aniasa**, a nome degli associati, ha formulato al Governo.

Alberto Viano (Aniasa): «Una vettura su tre ormai è a noleggio. Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»



Alberto Viano (Aniasa): «Una vettura su tre ormai è a noleggio. Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»
di Nicola Desiderio

Alberto Viano è il presidente dell'ANIASA dal 2022 e ad aprile ha visto il noleggio auto arrivare ad un terzo (33,3%) delle immatricolazioni auto. «Il nostro obiettivo è essere sempre più al centro della mobilità e credo che presto il noleggio rappresenterà la prima causale di acquisizione dell'automobile» afferma il manager che alterna il cappello del numero uno di categoria a quello di Deputy Country Managing Director di ALD/LeasePlan Italia.

Il noleggio conta sempre di più nonostante condizioni oggettive non certo favorevoli. Perché tale evoluzione?

«Il noleggio è sempre più interessante perché dà la possibilità di non essere troppo vincolati ad una tecnologia. Abbiamo sofferto fino a novembre perché eravamo esclusi dagli incentivi e ora li abbiamo solo al 50%, ma gli ordini acquisiti successivamente stanno spingendo noleggio ed immatricolazioni».

Che impatto hanno avuto la poca disponibilità di prodotto e la crescita dei tassi?

«Abbiamo sofferto nel 2021 e nel 2022 inoltre i costruttori hanno cambiato politiche di allocazione per andare sempre di più direttamente verso l'utilizzatore. Quella che dà ancora problemi è la logistica, direi però che la fase difficile è alle spalle. L'aumento dei tassi tocca tutti i prodotti finanziari non soltanto noi e influenza la domanda al pari dell'aumento dei

listini. Questo sta spingendo verso vetture dal valore più basso e sull'usato, ma per ora il noleggio è stato capace di trasferire questi aumenti al mercato».

La carenza di prodotto sta spingendo alla diversificazione di approvvigionamento?

«Le captive sono ovviamente più fedeli al costruttore di riferimento, i noleggiatori "puri" invece lavorano specificatamente sulla mobilità dei clienti e, se alcune vetture non sono disponibili, è naturale che si rivolgano a chi può assicurare consegne più veloci e puntuali. È uno dei nostri vantaggi: permettere ai clienti di accedere ad un panorama di prodotti molto ampio».

Anche taxi ed NCC possono scegliere ora il noleggio. Che impatto vi aspettate?

«Penso che per vedere effetti tangibili bisogna dare il tempo agli operatori di mettere a punto prodotti su misura. Sono certo che alla fine anche taxi ed NCC apprezzeranno il noleggio». Il car sharing ha sofferto più di tutti...«Il car sharing è stato colpito in un momento delicato del suo sviluppo, con start-up e società non ancora arrivate a pareggio. Gli attori sono diminuiti in numero e si sono dovuti ristrutturare, ma siamo convinti che quelli che sono rimasti continueranno ad investire, guadagneranno e che il car sharing si riprenderà in pieno ribadendo il suo ruolo come strumento cruciale per la MaaS».

E il fleet management?

«Il fleet management ha attivato la transizione verso il noleggio e ha rappresentato la "servitization" ovvero la trasformazione in servizio di un asset di proprietà del cliente. Penso che possa andare bene ancora per qualche pubblica amministrazione, ma che anche in questo caso l'incertezza tecnologica spinga inevitabilmente verso il noleggio».

La delega fiscale al governo per la modifica della complessa tassazione sull'automobile. Che cosa chiede l'ANIASA?

Stiamo lavorando con il Governo per migliorare tutta la mobilità, a cominciare allo svecchiamento del parco circolante e pensiamo che il noleggio sia uno strumento utile a combatterlo. Chiediamo una maggiore deducibilità, che sia superato il regime IVA in deroga, sia innalzata la detraibilità e infine che ci sia l'IVA al 10% per il car sharing, come per il trasporto pubblico, e per l'autonoleggio, come per le attività di turismo. Infine chiediamo una tassazione regionale meno distorsiva e incentivi più equi».

Quali sono gli obiettivi della sua presidenza?

«Come ANIASA, il nostro obiettivo è essere sempre di più al centro della mobilità perché il noleggio vale oltre il 30% dell'immatricolato e credo che presto saremo la prima causale di acquisizione delle vetture. Vogliamo inoltre dialogare con tutte le associazioni industriali coinvolte nell'automotive per avere su strada vetture sempre più sicure, connesse, assistite, efficienti e che permettano la certezza di tracciamento, di copertura assicurativa e fiscale perché credo che al noleggio sia collegato un interesse non soltanto economico, ma anche collettivo».

La svolta, taxi e NCC possono noleggiare l'auto. Il trasporto pubblico si modernizza



L'attesa è stata lunga, ma finalmente la svolta è arrivata: ora anche taxi e NCC possono svolgere il servizio di trasporto con auto a noleggio e non di proprietà. Esattamente come per gli utenti privati, la normativa entrata in vigore il 3 aprile scorso consente di utilizzare l'auto senza preoccuparsi della tassa di possesso, dell'assicurazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, e di godere di una serie innumerevole di benefici, anche fiscali.

Oltre a comportare vantaggi per le categorie interessate, la svolta favorisce anche gli utenti, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e, di conseguenza, all'incremento della sicurezza (taxi e auto del servizio NCC sono sottoposte a revisione annuale) e del comfort, senza dire della riduzione delle emissioni nocive: un beneficio che riguarda tutta la comunità, realizzabile grazie al rinnovamento del parco auto circolante, attualmente inadeguato in molte città, soprattutto del Sud. Vale la pena ricordare, a tal proposito, che oggi quasi il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 36-48 mesi.

La platea di beneficiari è molto ampia: in Italia sono circa 60.000 i veicoli utilizzati come taxi o NCC e più della metà è attiva nei grandi centri urbani, lì dove il problema dell'inquinamento atmosferico è più sentito. La svolta era stata sollecitata più volte dall'**ANIASA**, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità in Confindustria. Nel corso di innumerevoli audizioni e incontri istituzionali erano stati sottoposti all'attenzione di parlamentari e ministri i benefici che il cambiamento avrebbe comportato, sia per i settori interessati, sia per l'intera comunità. Già a luglio del 2020, a dire il vero, il DL semplificazione varato dal governo dell'epoca aveva cancellato il divieto per le due categorie abilitate al servizio di trasporto pubblico, ma è stato

necessario attendere altri due anni e mezzo per il varo della circolare attuativa da parte della Direzione Generale della Motorizzazione.

È così caduto finalmente un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità smart e sostenibili per un numero significativo di vetture che ogni giorno compiono centinaia di migliaia di chilometri sulle nostre strade. Dopo un 2022 comunque di crescita (40.000 targhe in più) il primo quadrimestre del 2023 ha fatto registrare un ulteriore aumento di peso della locazione sul totale del mercato, arrivata al 33,3% al 30 aprile. Particolare interessante, anche se resiste il diesel (le auto a gasolio sono ancora le più richieste per il noleggio a lungo termine) rispetto al totale mercato le auto utilizzate per il noleggio detengono il record di penetrazione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in, rispettivamente al 32 e 56%.

Secondo le stime di mercato d'inizio anno il comparto del noleggio a lungo termine dovrebbe registrare quest'anno 361.000 nuove targhe (circa 20.000 in più rispetto al 2022, +5,9%). Sarà interessante verificare quanto effettivamente incideranno sull'andamento del totale mercato i contratti firmati da tassisti, proprietari e gestori di auto per il servizio di NCC.

Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti dalla Cina



Il vento dell'Est soffia con sempre maggiore determinazione sul mercato italiano dell'auto, compreso quello delle flotte e delle vetture aziendali. Oltre alla sostenibilità sotto il profilo energetico, un ruolo fondamentale gioca infatti la "sostenibilità economica": prezzi convenienti a fronte di un prodotto che sta diventando appetibile. I costruttori orientali, sia asiatici che dell'Est Europa, sono oggi competitivi perché in grado di produrre auto a costi più contenuti. Per conquistare il ricco mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi su un segmento più elevato, anche premium, in linea con la domanda del mercato europeo. Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori "nativi elettrici", non solo nella parte di mercato mainstream (come era all'inizio), ma anche nei segmenti top.

Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate o full-electric, scavalcando perfino il marchio leader per eccellenza che è Tesla. La tendenza viene monitorata da uno studio prodotto da **Aniasa** e Bain & Company (l'azienda di consulenza globale che aiuta le aziende change-makers a definire il futuro). La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è oggi il primo produttore di auto elettrificate al mondo, anche se Tesla mantiene il gradino più alto nelle full-electric. Il picco delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in crescita.

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di

produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia secondo le previsioni salirà al 4% nel 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, ormai costruite soprattutto in Cina.

«**Uno dei trend del mercato italiano** è la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto», spiega il vicepresidente **Aniasa** Italo Folonari. «Chi cambia l'auto, preferisce noleggiarla. Le vendite a privati sono in calo da anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni l'investimento. Il trend proseguirà nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi». In questo contesto, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici. Fondamentale per l'Italia è dunque moltiplicare gli investimenti sulla filiera auto, puntando sulle eccellenze del Made in Italy.

L'economia contrasta il rispetto ambientale. L'indagine mette in risalto il fatto che gli italiani non sono propensi a cambiare l'auto



Italiani innamorati dell'automobile, ma poco propensi a spendere, specialmente sull'auto 100% elettrica: questo il quadro restituito dall'indagine annuale sulla mobilità nel nostro Paese condotta da **Aniasa** e Bain & Company ("Il vento dell'Est soffia sull'automotive"). Lo scenario incerto, creato prima dalla pandemia e dalla penuria di componenti, poi dalla guerra in Ucraina e dalla crisi economica, frena gli acquisti di automobili da parte degli italiani, con immatricolazioni a -9,7% nel 2022 rispetto al 2021. Quasi il 60% dei nostri connazionali non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nel 2022, principalmente perché ritenuta troppo costosa. Gli italiani sono anche "disorientati" dalle tante motorizzazioni disponibili, tra elettriche a batteria (BEV) e diverse tipologie di ibride; comunque, la full electric non convince per il prezzo elevato. Il risultato è che gli italiani si tengono l'auto che già hanno, come conferma il drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 rispetto al 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. Cresce di pari passo il parco circolante, che è doppio rispetto a 20 anni fa ed è rappresentato da vetture vecchie, in media, di 12 anni.

«In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza», afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company. Solo incentivi e sconti ben orchestrati possono convincere gli italiani a considerare l'acquisto.

Oppure, si guarda al noleggio, la cui crescita come canale di acquisizione dell'auto è «uno dei

trend inarrestabili del mercato auto italiano», evidenzia il Vice Presidente **Aniasa**, Italo Folonari. Il noleggio ha nel 2022 un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

A soffrire del trend negativo delle vendite sono soprattutto le utilitarie, che pure hanno fatto la storia dell'auto in Italia, con quote del 20% del mercato. Ma nel 2022 il segmento A è sceso al 15% a causa di un crollo delle vendite (-22%). Al contrario, salgono le vendite delle auto più voluminose, anche di lusso. Persino nelle elettriche a batteria vincono le dimensioni medio-grandi, che catturano circa il 13% delle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, contro il 2,6% delle compatte. Restano, comunque, più diffusi i motori a benzina e i modelli ibridi mild (segno, ancora una volta, che la prima esigenza degli italiani è risparmiare nel momento dell'acquisto). In termini geografici, le BEV sono più diffuse in città e nel Centro-Nord, mentre il Sud Italia non va oltre il 5-6% del totale del mercato delle elettrificate che somma le BEV e le ibride plug-in PHEV. In questi trend, il nostro Paese si stacca dalla media dell'Europa, dove le vendite complessive registrano un calo più contenuto (-3,9%) e le vendite di BEV sono in crescita: rappresentano il 14,7% del mercato nel 2022 (erano il 10,8% nel 2021) e sono trainate da Germania e Regno Unito, mentre Italia e Spagna restano fanalini di coda.

Arriva la delega fiscale: una grande chance per veicoli aziendali e noleggio che può allinearci all'Europa



La delega fiscale al Governo potrebbe permettere di rivedere tutti i meccanismi che regolano il gettito generato dall'automobile, riallineare – almeno parzialmente – il regime per i veicoli aziendali e il noleggio ai livelli europei e fare in modo che la leva tributaria sia un incentivo strutturale alla transizione verso i veicoli a emissioni sempre più basse. Questo è, in sostanza, l'obiettivo di **ANIASA** che ha già presentato le sue proposte. Le questioni più annose sono quelle relative a detraibilità e deducibilità, voci alle quali sono applicate soglie notevolmente inferiori a quelle di tutti gli altri paesi dell'Unione Europea.

Per la prima, l'Italia è dal 2006 in regime di proroga forfettario del 40% che scade il 31/12/2025. La proposta di **ANIASA** è modulare la detraibilità dell'IVA al 90% per i veicoli che emettono tra 20 e 60 g/km di CO₂ e del 100% per quelli da 0 a 20 g/km. Questa misura accelererebbe l'introduzione di auto più pulite e sicure. Per la deducibilità, il valore di riferimento medio pari a 18mila euro è fermo dal 1998 e la Riforma Fornero ha abbassato dal 40% al 20% la percentuale di deducibilità per i veicoli non strumentali. L'**ANIASA** chiede di portare tale valore ad almeno 25mila euro, come per gli agenti di commercio tornando almeno alla soglia del 40%.

Questo provvedimento renderebbero più concorrenziali le aziende italiane su asset come mobilità, trasporti e logistica che pesano per il 4-5% sul bilancio totale. **ANIASA** poi punta a estendere al noleggio a lungo termine la detrazione IRPEF del 19% e l'IVA agevolata al 4% per i veicoli destinati ai disabili, già previste per l'acquisto ed il leasing, e ad aggiornare le tabelle ACI per le auto concesse in fringe benefit ai dipendenti.

Quest'ultime sono state intaccate significativamente dall'inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse e l'**ANIASA** propone allora di rimodularle per incentivare gli utilizzatori di veicoli a basse emissioni, ritoccando dal 25% al 10% il coefficiente per quelli con emissioni al di sotto dei 60 g/km di CO2. Altra proposta riguarda invece la semplificazione del pagamento della tassa automobilistica regionale. Dal 2020 infatti il versamento spetta all'utilizzatore del veicolo e non al noleggiatore. Le società di locazione si sono allora assunte il ruolo di sostituto d'imposta per 1,1 milioni di veicoli e 250.000 locatari distribuiti su 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

ANIASA propone che tali regimi siano armonizzati, la riscossione centralizzata presso il PRA e sia l'amministrazione centrale a ripartirla tra le regioni. Le ultime due proposte riguardano il car sharing e il noleggio a breve e prevedono l'applicazione, almeno a livello sperimentale, dell'IVA al 10%. Il car sharing sarebbe dunque equiparato come trattamento al trasporto pubblico con l'obiettivo di ridurre il possesso e l'utilizzo dei mezzi privati. L'associazione confindustriale vorrebbe che anche il rent-a-car per utilizzo "leisure" godesse di un'IVA al 10% come alberghi e ristoranti.

La misura avrebbe un effetto di potenziamento sul settore turistico per due ragioni: l'80% del patrimonio UNESCO presente sul suolo italiano (il 60% del totale nel mondo) è raggiungibile solamente con l'automobile e, secondo uno studio di Ambrosetti European House, la spesa per noleggio a breve termine ha un effetto moltiplicatore sull'intera spesa turistica pari a 15.

Il “lungo termine” dalle aziende coinvolge i privati. La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia alla transizione energetica



Se nel primo quadrimestre del 2023 il mercato italiano dell'auto – cresciuto del 26,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente – ha ritrovato una verve che sembrava svanita, il merito è soprattutto del noleggio. Soprattutto di quello a lungo termine il cui ruolo trainante ha trovato nuova linfa nel crescente ricorso dei privati a una formula, alternativa alla tradizionale proprietà, che per anni è stata appannaggio esclusivo delle flotte aziendali.

L'escalation ha dato impulso all'intero comparto, compreso quello del breve termine al quale il terremoto-Covid aveva inferto un colpo durissimo, determinando la perdita di un noleggio su tre, non ancora recuperata nonostante il buon risultato del 2022 che ha permesso di ridurre dal -28 al -5% il calo rispetto al 2019, ultimo anno felice prima della pandemia.

Ben diverso il trend del lungo termine, che dalla strada della crescita non ha mai deragliato, chiudendo lo scorso anno con un +7% del fatturato e del +9% per quanto riguarda la consistenza della flotta che ha superato gli 1,1 milioni di veicoli. Una crescita che l'ultima edizione del Rapporto **Aniasa** attribuisce sostanzialmente a due elementi: la ripartenza – peraltro considerata non ancora adeguata – delle consegne alle aziende che avevano “congelato” il rinnovo del parco auto e soprattutto il consistente aumento della domanda da parte dei privati (con e senza partita Iva) che ritengono questa formula vantaggiosa soprattutto in vista della transizione verso l'elettrico. Un segmento di mercato relativamente nuovo, che l'anno scorso ha coinvolto 160.000 veicoli, e che prefigura un trend destinato a durare nel tempo, almeno in base alla “radiografia” del settore curata ogni anno

dall'Associazione confindustriale che ne rappresenta entrambi i rami del noleggio: breve e lungo termine.

I dati relativi al primo trimestre – gli ultimi disponibili al momento della stampa del Rapporto – evidenziano come per la prima volta il comparto abbia superato stabilmente il 30% delle immatricolazioni italiane di auto.

Rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il breve termine ha registrato un aumento del 16% del fatturato, del 22% nel numero dei noleggi e del 7% per quanto riguarda la composizione della flotta. Quest'ultimo indicatore è identico per gli specialisti del lungo termine, il cui giro d'affari è cresciuto del 9%, mentre il boom delle immatricolazioni (+72%) testimonia della progressiva attenuando delle difficoltà che hanno per lungo tempo frenato le consegne di nuove auto. La rilevanza numerica acquisita dal comparto assume un peso fondamentale anche nella sfida della transizione energetica nella quale il settore ritiene di avere le carte in regola per assumere un ruolo trainante nella progressiva decarbonizzazione della mobilità. Un'aspirazione confortata ancora una volta dai numeri che il Rapporto **Aniasa** sciorina generosamente e che assumono un significato particolare proprio nel campo della sostenibilità ambientale.

Infatti il documento evidenzia come la quota delle vetture green immatricolate dagli operatori del settore sia superiore a quella, pur lusinghiera, conquistata nel mercato complessivo: nel corso del 2022 il mondo del noleggio ha assorbito il 56% di tutte le immatricolazione ibride plug-in e il 32% di quelle "full electric".

Uno sforzo necessario, ma non sufficiente, come ha ricordato il presidente dell'Associazione Alberto Viano durante la presentazione del Rapporto 2023: «La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. E l'accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale».

Gli ha fatto eco il vice presidente Italo Folonari, ricordando come l'Iva al 10% per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine, come pure la maggiore deducibilità e detraibilità per le vetture aziendali elettriche, rientrino fra le proposte che **Aniasa**, a nome degli associati, ha formulato al Governo.

Alberto Viano (Aniasa): «Una vettura su tre ormai è a noleggio. Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»



Alberto Viano è il presidente dell'**ANIASA** dal 2022 e ad aprile ha visto il noleggio auto arrivare ad un terzo (33,3%) delle immatricolazioni auto. «Il nostro obiettivo è essere sempre più al centro della mobilità e credo che presto il noleggio rappresenterà la prima causale di acquisizione dell'automobile» afferma il manager che alterna il cappello del numero uno di categoria a quello di Deputy Country Managing Director di ALD/LeasePlan Italia.

Il noleggio conta sempre di più nonostante condizioni oggettive non certo favorevoli. Perché tale evoluzione?

«Il noleggio è sempre più interessante perché dà la possibilità di non essere troppo vincolati ad una tecnologia. Abbiamo sofferto fino a novembre perché eravamo esclusi dagli incentivi e ora li abbiamo solo al 50%, ma gli ordini acquisiti successivamente stanno spingendo noleggio ed immatricolazioni».

Che impatto hanno avuto la poca disponibilità di prodotto e la crescita dei tassi?

«Abbiamo sofferto nel 2021 e nel 2022 inoltre i costruttori hanno cambiato politiche di allocazione per andare sempre di più direttamente verso l'utilizzatore. Quella che dà ancora problemi è la logistica, direi però che la fase difficile è alle spalle. L'aumento dei tassi tocca tutti i prodotti finanziari non soltanto noi e influenza la domanda al pari dell'aumento dei listini. Questo sta spingendo verso vetture dal valore più basso e sull'usato, ma per ora il noleggio è stato capace di trasferire questi aumenti al mercato».

La carenza di prodotto sta spingendo alla diversificazione di approvvigionamento?

«Le captive sono ovviamente più fedeli al costruttore di riferimento, i noleggiatori “puri” invece lavorano specificatamente sulla mobilità dei clienti e, se alcune vetture non sono disponibili, è naturale che si rivolgano a chi può assicurare consegne più veloci e puntuali. È uno dei nostri vantaggi: permettere ai clienti di accedere ad un panorama di prodotti molto ampio».

Anche taxi ed NCC possono scegliere ora il noleggio. Che impatto vi aspettate?

«Penso che per vedere effetti tangibili bisogna dare il tempo agli operatori di mettere a punto prodotti su misura. Sono certo che alla fine anche taxi ed NCC apprezzeranno il noleggio». Il car sharing ha sofferto più di tutti...«Il car sharing è stato colpito in un momento delicato del suo sviluppo, con start-up e società non ancora arrivate a pareggio. Gli attori sono diminuiti in numero e si sono dovuti ristrutturare, ma siamo convinti che quelli che sono rimasti continueranno ad investire, guadagneranno e che il car sharing si riprenderà in pieno ribadendo il suo ruolo come strumento cruciale per la MaaS».

E il fleet management?

«Il fleet management ha attivato la transizione verso il noleggio e ha rappresentato la “servitization” ovvero la trasformazione in servizio di un asset di proprietà del cliente. Penso che possa andare bene ancora per qualche pubblica amministrazione, ma che anche in questo caso l’incertezza tecnologica spinga inevitabilmente verso il noleggio».

La delega fiscale al governo per la modifica della complessa tassazione sull’automobile. Che cosa chiede l’ANIASA?

Stiamo lavorando con il Governo per migliorare tutta la mobilità, a cominciare allo svecchiamento del parco circolante e pensiamo che il noleggio sia uno strumento utile a combatterlo. Chiediamo una maggiore deducibilità, che sia superato il regime IVA in deroga, sia innalzata la detraibilità e infine che ci sia l’IVA al 10% per il car sharing, come per il trasporto pubblico, e per l’autonoleggio, come per le attività di turismo. Infine chiediamo una tassazione regionale meno distorsiva e incentivi più equi».

Quali sono gli obiettivi della sua presidenza?

«Come ANIASA, il nostro obiettivo è essere sempre di più al centro della mobilità perché il noleggio vale oltre il 30% dell’immatricolato e credo che presto saremo la prima causale di acquisizione delle vetture. Vogliamo inoltre dialogare con tutte le associazioni industriali coinvolte nell’automotive per avere su strada vetture sempre più sicure, connesse, assistite, efficienti e che permettano la certezza di tracciamento, di copertura assicurativa e fiscale perché credo che al noleggio sia collegato un interesse non soltanto economico, ma anche collettivo».

Il “lungo termine” dalle aziende coinvolge i privati. La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia alla transizione energetica



Se nel primo quadrimestre del 2023 il mercato italiano dell'auto – cresciuto del 26,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente – ha ritrovato una verve che sembrava svanita, il merito è soprattutto del noleggio. Soprattutto di quello a lungo termine il cui ruolo trainante ha trovato nuova linfa nel crescente ricorso dei privati a una formula, alternativa alla tradizionale proprietà, che per anni è stata appannaggio esclusivo delle flotte aziendali.

L'escalation ha dato impulso all'intero comparto, compreso quello del breve termine al quale il terremoto-Covid aveva inferto un colpo durissimo, determinando la perdita di un noleggio su tre, non ancora recuperata nonostante il buon risultato del 2022 che ha permesso di ridurre dal -28 al -5% il calo rispetto al 2019, ultimo anno felice prima della pandemia.

Ben diverso il trend del lungo termine, che dalla strada della crescita non ha mai deragliato, chiudendo lo scorso anno con un +7% del fatturato e del +9% per quanto riguarda la consistenza della flotta che ha superato gli 1,1 milioni di veicoli. Una crescita che l'ultima edizione del Rapporto **Aniasa** attribuisce sostanzialmente a due elementi: la ripartenza – peraltro considerata non ancora adeguata – delle consegne alle aziende che avevano “congelato” il rinnovo del parco auto e soprattutto il consistente aumento della domanda da parte dei privati (con e senza partita Iva) che ritengono questa formula vantaggiosa soprattutto in vista della transizione verso l'elettrico. Un segmento di mercato relativamente nuovo, che l'anno scorso ha coinvolto 160.000 veicoli, e che prefigura un trend destinato a

durare nel tempo, almeno in base alla “radiografia” del settore curata ogni anno dall’Associazione confindustriale che ne rappresenta entrambi i rami del noleggio: breve e lungo termine.

I dati relativi al primo trimestre – gli ultimi disponibili al momento della stampa del Rapporto – evidenziano come per la prima volta il comparto abbia superato stabilmente il 30% delle immatricolazioni italiane di auto.

Rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso, il breve termine ha registrato un aumento del 16% del fatturato, del 22% nel numero dei noleggi e del 7% per quanto riguarda la composizione della flotta. Quest’ultimo indicatore è identico per gli specialisti del lungo termine, il cui giro d’affari è cresciuto del 9%, mentre il boom delle immatricolazioni (+72%) testimonia della progressiva attenuando delle difficoltà che hanno per lungo tempo frenato le consegne di nuove auto. La rilevanza numerica acquisita dal comparto assume un peso fondamentale anche nella sfida della transizione energetica nella quale il settore ritiene di avere le carte in regola per assumere un ruolo trainante nella progressiva decarbonizzazione della mobilità. Un’aspirazione confortata ancora una volta dai numeri che il Rapporto **Aniasa** sciorina generosamente e che assumono un significato particolare proprio nel campo della sostenibilità ambientale.

Infatti il documento evidenzia come la quota delle vetture green immatricolate dagli operatori del settore sia superiore a quella, pur lusinghiera, conquistata nel mercato complessivo: nel corso del 2022 il mondo del noleggio ha assorbito il 56% di tutte le immatricolazione ibride plug-in e il 32% di quelle “full electric”.

Uno sforzo necessario, ma non sufficiente, come ha ricordato il presidente dell’Associazione Alberto Viano durante la presentazione del Rapporto 2023: «La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. E l’accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale».

Gli ha fatto eco il vice presidente Italo Folonari, ricordando come l’Iva al 10% per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine, come pure la maggiore deducibilità e detraibilità per le vetture aziendali elettriche, rientrino fra le proposte che **Aniasa**, a nome degli associati, ha formulato al Governo.

Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti dalla Cina



Il vento dell'Est soffia con sempre maggiore determinazione sul mercato italiano dell'auto, compreso quello delle flotte e delle vetture aziendali. Oltre alla sostenibilità sotto il profilo energetico, un ruolo fondamentale gioca infatti la "sostenibilità economica": prezzi convenienti a fronte di un prodotto che sta diventando appetibile. I costruttori orientali, sia asiatici che dell'Est Europa, sono oggi competitivi perché in grado di produrre auto a costi più contenuti. Per conquistare il ricco mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi su un segmento più elevato, anche premium, in linea con la domanda del mercato europeo. Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori "nativi elettrici", non solo nella parte di mercato mainstream (come era all'inizio), ma anche nei segmenti top.

Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate o full-electric, scavalcando perfino il marchio leader per eccellenza che è Tesla. La tendenza viene monitorata da uno studio prodotto da **Aniasa** e Bain & Company (l'azienda di consulenza globale che aiuta le aziende change-makers a definire il futuro). La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è oggi il primo produttore di auto elettrificate al mondo, anche se Tesla mantiene il gradino più alto nelle full-electric. Il picco delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in crescita.

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di

produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia secondo le previsioni salirà al 4% nel 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, ormai costruite soprattutto in Cina.

«**Uno dei trend del mercato italiano** è la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto», spiega il vicepresidente **Aniasa** Italo Folonari. «Chi cambia l'auto, preferisce noleggiarla. Le vendite a privati sono in calo da anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni l'investimento. Il trend proseguirà nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi». In questo contesto, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici. Fondamentale per l'Italia è dunque moltiplicare gli investimenti sulla filiera auto, puntando sulle eccellenze del Made in Italy.

L'economia contrasta il rispetto ambientale. L'indagine mette in risalto il fatto che gli italiani non sono propensi a cambiare l'auto



Italiani innamorati dell'automobile, ma poco propensi a spendere, specialmente sull'auto 100% elettrica: questo il quadro restituito dall'indagine annuale sulla mobilità nel nostro Paese condotta da **Aniasa** e Bain & Company ("Il vento dell'Est soffia sull'automotive"). Lo scenario incerto, creato prima dalla pandemia e dalla penuria di componenti, poi dalla guerra in Ucraina e dalla crisi economica, frena gli acquisti di automobili da parte degli italiani, con immatricolazioni a -9,7% nel 2022 rispetto al 2021. Quasi il 60% dei nostri connazionali non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nel 2022, principalmente perché ritenuta troppo costosa. Gli italiani sono anche "disorientati" dalle tante motorizzazioni disponibili, tra elettriche a batteria (BEV) e diverse tipologie di ibride; comunque, la full electric non convince per il prezzo elevato. Il risultato è che gli italiani si tengono l'auto che già hanno, come conferma il drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 rispetto al 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. Cresce di pari passo il parco circolante, che è doppio rispetto a 20 anni fa ed è rappresentato da vetture vecchie, in media, di 12 anni.

«**In un contesto di incertezza** come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza», afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company. Solo incentivi e sconti ben orchestrati possono convincere gli italiani a considerare l'acquisto.

Oppure, si guarda al noleggio, la cui crescita come canale di acquisizione dell'auto è «uno dei

trend inarrestabili del mercato auto italiano», evidenzia il Vice Presidente **Aniasa**, Italo Folonari. Il noleggio ha nel 2022 un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

A soffrire del trend negativo delle vendite sono soprattutto le utilitarie, che pure hanno fatto la storia dell'auto in Italia, con quote del 20% del mercato. Ma nel 2022 il segmento A è sceso al 15% a causa di un crollo delle vendite (-22%). Al contrario, salgono le vendite delle auto più voluminose, anche di lusso. Persino nelle elettriche a batteria vincono le dimensioni medio-grandi, che catturano circa il 13% delle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, contro il 2,6% delle compatte. Restano, comunque, più diffusi i motori a benzina e i modelli ibridi mild (segno, ancora una volta, che la prima esigenza degli italiani è risparmiare nel momento dell'acquisto). In termini geografici, le BEV sono più diffuse in città e nel Centro-Nord, mentre il Sud Italia non va oltre il 5-6% del totale del mercato delle elettrificate che somma le BEV e le ibride plug-in PHEV. In questi trend, il nostro Paese si stacca dalla media dell'Europa, dove le vendite complessive registrano un calo più contenuto (-3,9%) e le vendite di BEV sono in crescita: rappresentano il 14,7% del mercato nel 2022 (erano il 10,8% nel 2021) e sono trainate da Germania e Regno Unito, mentre Italia e Spagna restano fanalini di coda.

Arriva la delega fiscale: una grande chance per veicoli aziendali e noleggio che può allinearci all'Europa



La delega fiscale al Governo potrebbe permettere di rivedere tutti i meccanismi che regolano il gettito generato dall'automobile, riallineare – almeno parzialmente – il regime per i veicoli aziendali e il noleggio ai livelli europei e fare in modo che la leva tributaria sia un incentivo strutturale alla transizione verso i veicoli a emissioni sempre più basse. Questo è, in sostanza, l'obiettivo di **ANIASA** che ha già presentato le sue proposte. Le questioni più annose sono quelle relative a detraibilità e deducibilità, voci alle quali sono applicate soglie notevolmente inferiori a quelle di tutti gli altri paesi dell'Unione Europea.

Per la prima, l'Italia è dal 2006 in regime di proroga forfettario del 40% che scade il 31/12/2025. La proposta di **ANIASA** è modulare la detraibilità dell'IVA al 90% per i veicoli che emettono tra 20 e 60 g/km di CO₂ e del 100% per quelli da 0 a 20 g/km. Questa misura accelererebbe l'introduzione di auto più pulite e sicure. Per la deducibilità, il valore di riferimento medio pari a 18mila euro è fermo dal 1998 e la Riforma Fornero ha abbassato dal 40% al 20% la percentuale di deducibilità per i veicoli non strumentali. L'**ANIASA** chiede di portare tale valore ad almeno 25mila euro, come per gli agenti di commercio tornando almeno alla soglia del 40%.

Questo provvedimento renderebbero più concorrenziali le aziende italiane su asset come mobilità, trasporti e logistica che pesano per il 4-5% sul bilancio totale. **ANIASA** poi punta a estendere al noleggio a lungo termine la detrazione IRPEF del 19% e l'IVA agevolata al 4% per i veicoli destinati ai disabili, già previste per l'acquisto ed il leasing, e ad aggiornare le tabelle ACI per le auto concesse in fringe benefit ai dipendenti.

Quest'ultime sono state intaccate significativamente dall'inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse e l'**ANIASA** propone allora di rimodularle per incentivare gli utilizzatori di veicoli a basse emissioni, ritoccando dal 25% al 10% il coefficiente per quelli con emissioni al di sotto dei 60 g/km di CO₂. Altra proposta riguarda invece la semplificazione del pagamento della tassa automobilistica regionale. Dal 2020 infatti il versamento spetta all'utilizzatore del veicolo e non al noleggiatore. Le società di locazione si sono allora assunte il ruolo di sostituto d'imposta per 1,1 milioni di veicoli e 250.000 locatari distribuiti su 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

ANIASA propone che tali regimi siano armonizzati, la riscossione centralizzata presso il PRA e sia l'amministrazione centrale a ripartirla tra le regioni. Le ultime due proposte riguardano il car sharing e il noleggio a breve e prevedono l'applicazione, almeno a livello sperimentale, dell'IVA al 10%. Il car sharing sarebbe dunque equiparato come trattamento al trasporto pubblico con l'obiettivo di ridurre il possesso e l'utilizzo dei mezzi privati. L'associazione confindustriale vorrebbe che anche il rent-a-car per utilizzo "leisure" godesse di un'IVA al 10% come alberghi e ristoranti.

La misura avrebbe un effetto di potenziamento sul settore turistico per due ragioni: l'80% del patrimonio UNESCO presente sul suolo italiano (il 60% del totale nel mondo) è raggiungibile solamente con l'automobile e, secondo uno studio di Ambrosetti European House, la spesa per noleggio a breve termine ha un effetto moltiplicatore sull'intera spesa turistica pari a 15.

Il “lungo termine” dalle aziende coinvolge i privati. La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia alla transizione energetica



Se nel primo quadrimestre del 2023 il mercato italiano dell'auto – cresciuto del 26,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente – ha ritrovato una verve che sembrava svanita, il merito è soprattutto del noleggio. Soprattutto di quello a lungo termine il cui ruolo trainante ha trovato nuova linfa nel crescente ricorso dei privati a una formula, alternativa alla tradizionale proprietà, che per anni è stata appannaggio esclusivo delle flotte aziendali.

L'escalation ha dato impulso all'intero comparto, compreso quello del breve termine al quale il terremoto-Covid aveva inferto un colpo durissimo, determinando la perdita di un noleggio su tre, non ancora recuperata nonostante il buon risultato del 2022 che ha permesso di ridurre dal -28 al -5% il calo rispetto al 2019, ultimo anno felice prima della pandemia.

Ben diverso il trend del lungo termine, che dalla strada della crescita non ha mai deragliato, chiudendo lo scorso anno con un +7% del fatturato e del +9% per quanto riguarda la consistenza della flotta che ha superato gli 1,1 milioni di veicoli. Una crescita che l'ultima edizione del Rapporto **Aniasa** attribuisce sostanzialmente a due elementi: la ripartenza – peraltro considerata non ancora adeguata – delle consegne alle aziende che avevano “congelato” il rinnovo del parco auto e soprattutto il consistente aumento della domanda da parte dei privati (con e senza partita Iva) che ritengono questa formula vantaggiosa soprattutto in vista della transizione verso l'elettrico. Un segmento di mercato relativamente nuovo, che l'anno scorso ha coinvolto 160.000 veicoli, e che prefigura un trend destinato a durare nel tempo, almeno in base alla “radiografia” del settore curata ogni anno

dall'Associazione confindustriale che ne rappresenta entrambi i rami del noleggio: breve e lungo termine.

I dati relativi al primo trimestre – gli ultimi disponibili al momento della stampa del Rapporto – evidenziano come per la prima volta il comparto abbia superato stabilmente il 30% delle immatricolazioni italiane di auto.

Rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il breve termine ha registrato un aumento del 16% del fatturato, del 22% nel numero dei noleggi e del 7% per quanto riguarda la composizione della flotta. Quest'ultimo indicatore è identico per gli specialisti del lungo termine, il cui giro d'affari è cresciuto del 9%, mentre il boom delle immatricolazioni (+72%) testimonia della progressiva attenuando delle difficoltà che hanno per lungo tempo frenato le consegne di nuove auto. La rilevanza numerica acquisita dal comparto assume un peso fondamentale anche nella sfida della transizione energetica nella quale il settore ritiene di avere le carte in regola per assumere un ruolo trainante nella progressiva decarbonizzazione della mobilità. Un'aspirazione confortata ancora una volta dai numeri che il Rapporto **Aniasa** sciorina generosamente e che assumono un significato particolare proprio nel campo della sostenibilità ambientale.

Infatti il documento evidenzia come la quota delle vetture green immatricolate dagli operatori del settore sia superiore a quella, pur lusinghiera, conquistata nel mercato complessivo: nel corso del 2022 il mondo del noleggio ha assorbito il 56% di tutte le immatricolazione ibride plug-in e il 32% di quelle "full electric".

Uno sforzo necessario, ma non sufficiente, come ha ricordato il presidente dell'Associazione Alberto Viano durante la presentazione del Rapporto 2023: «La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. E l'accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale».

Gli ha fatto eco il vice presidente Italo Folonari, ricordando come l'Iva al 10% per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine, come pure la maggiore deducibilità e detraibilità per le vetture aziendali elettriche, rientrino fra le proposte che **Aniasa**, a nome degli associati, ha formulato al Governo.

Alberto Viano (Aniasa): «Una vettura su tre ormai è a noleggio. Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»



Alberto Viano è il presidente dell'**ANIASA** dal 2022 e ad aprile ha visto il noleggio auto arrivare ad un terzo (33,3%) delle immatricolazioni auto. «Il nostro obiettivo è essere sempre più al centro della mobilità e credo che presto il noleggio rappresenterà la prima causale di acquisizione dell'automobile» afferma il manager che alterna il cappello del numero uno di categoria a quello di Deputy Country Managing Director di ALD/LeasePlan Italia.

Il noleggio conta sempre di più nonostante condizioni oggettive non certo favorevoli. Perché tale evoluzione?

«Il noleggio è sempre più interessante perché dà la possibilità di non essere troppo vincolati ad una tecnologia. Abbiamo sofferto fino a novembre perché eravamo esclusi dagli incentivi e ora li abbiamo solo al 50%, ma gli ordini acquisiti successivamente stanno spingendo noleggio ed immatricolazioni».

Che impatto hanno avuto la poca disponibilità di prodotto e la crescita dei tassi?

«Abbiamo sofferto nel 2021 e nel 2022 inoltre i costruttori hanno cambiato politiche di allocazione per andare sempre di più direttamente verso l'utilizzatore. Quella che dà ancora problemi è la logistica, direi però che la fase difficile è alle spalle. L'aumento dei tassi tocca tutti i prodotti finanziari non soltanto noi e influenza la domanda al pari dell'aumento dei listini. Questo sta spingendo verso vetture dal valore più basso e sull'usato, ma per ora il noleggio è stato capace di trasferire questi aumenti al mercato».

La carenza di prodotto sta spingendo alla diversificazione di approvvigionamento?

«Le captive sono ovviamente più fedeli al costruttore di riferimento, i noleggiatori “puri” invece lavorano specificatamente sulla mobilità dei clienti e, se alcune vetture non sono disponibili, è naturale che si rivolgano a chi può assicurare consegne più veloci e puntuali. È uno dei nostri vantaggi: permettere ai clienti di accedere ad un panorama di prodotti molto ampio».

Anche taxi ed NCC possono scegliere ora il noleggio. Che impatto vi aspettate?

«Penso che per vedere effetti tangibili bisogna dare il tempo agli operatori di mettere a punto prodotti su misura. Sono certo che alla fine anche taxi ed NCC apprezzeranno il noleggio». Il car sharing ha sofferto più di tutti...«Il car sharing è stato colpito in un momento delicato del suo sviluppo, con start-up e società non ancora arrivate a pareggio. Gli attori sono diminuiti in numero e si sono dovuti ristrutturare, ma siamo convinti che quelli che sono rimasti continueranno ad investire, guadagneranno e che il car sharing si riprenderà in pieno ribadendo il suo ruolo come strumento cruciale per la MaaS».

E il fleet management?

«Il fleet management ha attivato la transizione verso il noleggio e ha rappresentato la “servitization” ovvero la trasformazione in servizio di un asset di proprietà del cliente. Penso che possa andare bene ancora per qualche pubblica amministrazione, ma che anche in questo caso l’incertezza tecnologica spinga inevitabilmente verso il noleggio».

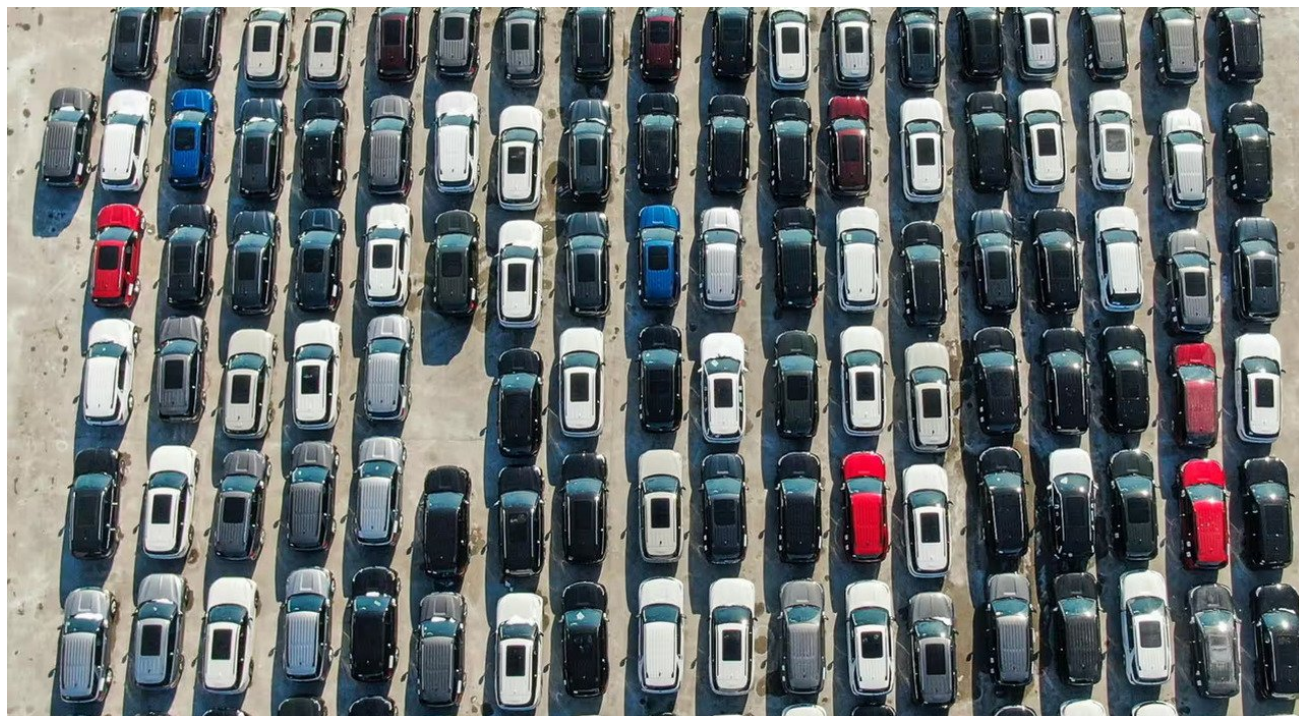
La delega fiscale al governo per la modifica della complessa tassazione sull’automobile. Che cosa chiede l’ANIASA?

Stiamo lavorando con il Governo per migliorare tutta la mobilità, a cominciare allo svecchiamento del parco circolante e pensiamo che il noleggio sia uno strumento utile a combatterlo. Chiediamo una maggiore deducibilità, che sia superato il regime IVA in deroga, sia innalzata la detraibilità e infine che ci sia l’IVA al 10% per il car sharing, come per il trasporto pubblico, e per l’autonoleggio, come per le attività di turismo. Infine chiediamo una tassazione regionale meno distorsiva e incentivi più equi».

Quali sono gli obiettivi della sua presidenza?

«Come ANIASA, il nostro obiettivo è essere sempre di più al centro della mobilità perché il noleggio vale oltre il 30% dell’immatricolato e credo che presto saremo la prima causale di acquisizione delle vetture. Vogliamo inoltre dialogare con tutte le associazioni industriali coinvolte nell’automotive per avere su strada vetture sempre più sicure, connesse, assistite, efficienti e che permettano la certezza di tracciamento, di copertura assicurativa e fiscale perché credo che al noleggio sia collegato un interesse non soltanto economico, ma anche collettivo».

Le vendite vanno ma la CO2 torna a crescere. Nei primi 4 mesi dell'anno le immatricolazioni in decisa crescita



Le vendite vanno ma la CO2 torna a crescere. Nei primi 4 mesi dell'anno le immatricolazioni in decisa crescita

di Alessandro Marchetti Tricamo

La transizione energetica dell'auto passa per il noleggio. Lo dicono i numeri che si possono leggere in tanti modi ma in questo caso hanno un'interpretazione unica: in Italia le immatricolazioni dei veicoli a noleggio (a breve e lungo termine) valgono più del 30% del totale, per una flotta di oltre 1,2 milioni di unità - tutte Euro 6 - e 29 miliardi di chilometri percorsi ogni anno. Numeri destinati a crescere con la ritrovata disponibilità di prodotto dopo la lunga crisi dei semiconduttori (chip) e una platea di potenziali acquirenti della formula di noleggio estesa da aprile anche a taxi e Ncc. Numeri che suggeriscono all'associazione di categoria **Aniasa** di chiedere al governo «la revisione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale». Un sostegno utile per uscire dall'angolo dove pandemia, perdurante crisi economica e inflazione hanno relegato il parco circolante italiano: una media di 12 anni e 2 mesi, il più anziano dell'Europa occidentale. Tanto più che il noleggio ha ormai conquistato anche i privati (senza bisogno di partita iva), con quasi 160mila contratti chiusi lo scorso anno (14% del totale).

Nel frattempo le auto "verdi" in Italia non sono più invisibili (come potete vedere nelle tabelle). Con qualche differenza in particolare per le elettriche: se il noleggio vale il 56% delle immatricolazioni totali delle ibride ricaricabili plug-in, i clienti di questa formula mostrano un interesse meno forte per le elettriche pure con una quota "solo" del 32%. Nonostante i veicoli a batteria più venduti nel nostro Paese siano quelli dei segmenti medio-grandi (13% nel primo trimestre 2023) proprio la categoria più richiesta dal mondo del noleggio (in particolare a

lungo termine). Va detto però che gli utilizzatori delle cosiddette flotte hanno percorrenze quotidiane maggiori e sono più sensibili alla voce autonomia: quasi il 40% dei contratti prevede un chilometraggio annuo superiore a trentamila km. In ogni caso, soprattutto nelle società di dimensioni più grandi, le auto zero emissioni sono ormai una priorità: a febbraio 30 multinazionali hanno proposto alla Commissione europea una normativa che imponga di elettrificare completamente entro il 2030 le flotte aziendali e contemporaneamente incrementi il numero delle infrastrutture di ricarica.

Segnali positivi arrivano anche nel settore del breve termine dove la maggior parte dei noleggi si ferma sotto i 300 chilometri, una distanza che può essere soddisfatta, almeno in teoria, da un'auto elettrica senza necessità di ricarica: tutti gli operatori offrono oggi veicoli a batterie e molte stazioni "rent a car" sono dotate di colonnine di ricarica. I numeri, ancora loro, raccontano anche che la corsa alla transizione è una maratona più che uno sprint: se la formula di noleggio è un modo per abbracciare alimentazioni alternative senza particolari rischi economici (l'incognita svalutazione dell'usato è in gran parte nelle mani dei noleggiatori), nel 2022 in Italia le versioni diesel, seppur una quota comunque in calo di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, hanno rappresentato ancora il 59% delle immatricolazioni a noleggio.

Le ibride al secondo posto in termini di quota con il 16% hanno conquistato 7 punti nei confronti del 2021 mentre le elettriche si sono fermate al 3%. Stabile la benzina mentre Gpl e metano valgono complessivamente solo il 4,3% (dati **Aniasa**). Nel primo trimestre di quest'anno poi, il +72% del mercato del noleggio a lungo termine è dovuto soprattutto alle alimentazioni a benzina, con o senza forma di ibridizzazione leggera (mild hybrid), che volano a sfiorare il +120%, bene anche il diesel appena sotto la media del mercato (+68%) e le full hybrid (+59%). Non decollano invece le ibride ricaricabili, solo +19%, ed elettriche pure che nel noleggio a lungo termine vedono la crescita fermarsi al 17% (dati Dataforce). Il risultato è un'inversione di tendenza: dopo 10 anni nel primo trimestre di quest'anno le emissioni medie di CO₂ delle auto vendute in Italia sono tornate sopra i 120 grammi per chilometro. C'è poi da tener conto della tradizionale doppia velocità del nostro mercato: covid-19 e crisi energetica legata alla guerra in Ucraina hanno colpito più duramente le regioni del Sud, accentuando il divario economico e sociale con quelle delle Nord, una condizione che nel meridione sta penalizzando vendite, noleggi e leasing delle più costose ibride (in particolare plug-in) ed elettriche.

L'industria dell'auto in Europa – che nonostante gli ingenti investimenti dell'elettrificazione continua a macinare profitti – comunque non fa retromarcia e prevede che entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sia composta da soli veicoli a batteria. Cruciale sarà riuscire a tagliare i prezzi per il cliente finale: la curva di riduzione dei costi è stata traslata di 3-4 anni e l'obiettivo per le batterie di scendere al di sotto dei 100 dollari per chilowattora sembra ora fissato allo stesso 2030. Oggi un accumulatore per un'auto grande ha un valore di oltre 12mila euro che scende a più di 9mila euro per una berlina media (dati Bain & Company). Costi che, in attesa del 2030 e in assenza di un ricco portafoglio, privato o aziendale che sia, solo la formula del noleggio può aiutare a rendere più sostenibili.

Le vendite vanno ma la CO2 torna a crescere. Nei primi 4 mesi dell'anno le immatricolazioni in decisa crescita



La transizione energetica dell'auto passa per il noleggio. Lo dicono i numeri che si possono leggere in tanti modi ma in questo caso hanno un'interpretazione unica: in Italia le immatricolazioni dei veicoli a noleggio (a breve e lungo termine) valgono più del 30% del totale, per una flotta di oltre 1,2 milioni di unità - tutte Euro 6 - e 29 miliardi di chilometri percorsi ogni anno. Numeri destinati a crescere con la ritrovata disponibilità di prodotto dopo la lunga crisi dei semiconduttori (chip) e una platea di potenziali acquirenti della formula di noleggio estesa da aprile anche a taxi e Ncc. Numeri che suggeriscono all'associazione di categoria (Aniasa) di chiedere al governo «la revisione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale». Un sostegno utile per uscire dall'angolo dove pandemia, perdurante crisi economica e inflazione hanno relegato il parco circolante italiano: una media di 12 anni e 2 mesi, il più anziano dell'Europa occidentale. Tanto più che il noleggio ha ormai conquistato anche i privati (senza bisogno di partita iva), con quasi 160mila contratti chiusi lo scorso anno (14% del totale).

Nel frattempo le auto "verdi" in Italia non sono più invisibili (come potete vedere nelle tabelle). Con qualche differenza in particolare per le elettriche: se il noleggio vale il 56% delle immatricolazioni totali delle ibride ricaricabili plug-in, i clienti di questa formula mostrano un interesse meno forte per le elettriche pure con una quota "solo" del 32%. Nonostante i veicoli a batteria più venduti nel nostro Paese siano quelli dei segmenti medio-grandi (13% nel primo trimestre 2023) proprio la categoria più richiesta dal mondo del noleggio (in particolare a lungo termine). Va detto però che gli utilizzatori delle cosiddette flotte hanno percorrenze quotidiane maggiori e sono più sensibili alla voce autonomia: quasi il 40% dei contratti

prevede un chilometraggio annuo superiore a trentamila km. In ogni caso, soprattutto nelle società di dimensioni più grandi, le auto zero emissioni sono ormai una priorità: a febbraio 30 multinazionali hanno proposto alla Commissione europea una normativa che imponga di elettrificare completamente entro il 2030 le flotte aziendali e contemporaneamente incrementi il numero delle infrastrutture di ricarica.

Segnali positivi arrivano anche nel settore del breve termine dove la maggior parte dei noleggi si ferma sotto i 300 chilometri, una distanza che può essere soddisfatta, almeno in teoria, da un'auto elettrica senza necessità di ricarica: tutti gli operatori offrono oggi veicoli a batterie e molte stazioni "rent a car" sono dotate di colonnine di ricarica. I numeri, ancora loro, raccontano anche che la corsa alla transizione è una maratona più che uno sprint: se la formula di noleggio è un modo per abbracciare alimentazioni alternative senza particolari rischi economici (l'incognita svalutazione dell'usato è in gran parte nelle mani dei noleggiatori), nel 2022 in Italia le versioni diesel, seppur una quota comunque in calo di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, hanno rappresentato ancora il 59% delle immatricolazioni a noleggio.

Le ibride al secondo posto in termini di quota con il 16% hanno conquistato 7 punti nei confronti del 2021 mentre le elettriche si sono fermate al 3%. Stabile la benzina mentre Gpl e metano valgono complessivamente solo il 4,3% (dati **Aniasa**). Nel primo trimestre di quest'anno poi, il +72% del mercato del noleggio a lungo termine è dovuto soprattutto alle alimentazioni a benzina, con o senza forma di ibridizzazione leggera (mild hybrid), che volano a sfiorare il +120%, bene anche il diesel appena sotto la media del mercato (+68%) e le full hybrid (+59%). Non decollano invece le ibride ricaricabili, solo +19%, ed elettriche pure che nel noleggio a lungo termine vedono la crescita fermarsi al 17% (dati Dataforce). Il risultato è un'inversione di tendenza: dopo 10 anni nel primo trimestre di quest'anno le emissioni medie di CO2 delle auto vendute in Italia sono tornate sopra i 120 grammi per chilometro. C'è poi da tener conto della tradizionale doppia velocità del nostro mercato: covid-19 e crisi energetica legata alla guerra in Ucraina hanno colpito più duramente le regioni del Sud, accentuando il divario economico e sociale con quelle delle Nord, una condizione che nel meridione sta penalizzando vendite, noleggi e leasing delle più costose ibride (in particolare plug-in) ed elettriche.

L'industria dell'auto in Europa – che nonostante gli ingenti investimenti dell'elettrificazione continua a macinare profitti – comunque non fa retromarcia e prevede che entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sia composta da soli veicoli a batteria. Cruciale sarà riuscire a tagliare i prezzi per il cliente finale: la curva di riduzione dei costi è stata traslata di 3-4 anni e l'obiettivo per le batterie di scendere al di sotto dei 100 dollari per chilowattora sembra ora fissato allo stesso 2030. Oggi un accumulatore per un'auto grande ha un valore di oltre 12mila euro che scende a più di 9mila euro per una berlina media (dati Bain & Company). Costi che, in attesa del 2030 e in assenza di un ricco portafoglio, privato o aziendale che sia, solo la formula del noleggio può aiutare a rendere più sostenibili.

Le vendite vanno ma la CO2 torna a crescere. Nei primi 4 mesi dell'anno le immatricolazioni in decisa crescita



La transizione energetica dell'auto passa per il noleggio. Lo dicono i numeri che si possono leggere in tanti modi ma in questo caso hanno un'interpretazione unica: in Italia le immatricolazioni dei veicoli a noleggio (a breve e lungo termine) valgono più del 30% del totale, per una flotta di oltre 1,2 milioni di unità - tutte Euro 6 - e 29 miliardi di chilometri percorsi ogni anno. Numeri destinati a crescere con la ritrovata disponibilità di prodotto dopo la lunga crisi dei semiconduttori (chip) e una platea di potenziali acquirenti della formula di noleggio estesa da aprile anche a taxi e Ncc. Numeri che suggeriscono all'associazione di categoria (Aniasa) di chiedere al governo «la revisione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale». Un sostegno utile per uscire dall'angolo dove pandemia, perdurante crisi economica e inflazione hanno relegato il parco circolante italiano: una media di 12 anni e 2 mesi, il più anziano dell'Europa occidentale. Tanto più che il noleggio ha ormai conquistato anche i privati (senza bisogno di partita iva), con quasi 160mila contratti chiusi lo scorso anno (14% del totale).

Nel frattempo le auto "verdi" in Italia non sono più invisibili (come potete vedere nelle tabelle). Con qualche differenza in particolare per le elettriche: se il noleggio vale il 56% delle immatricolazioni totali delle ibride ricaricabili plug-in, i clienti di questa formula mostrano un interesse meno forte per le elettriche pure con una quota "solo" del 32%. Nonostante i veicoli a batteria più venduti nel nostro Paese siano quelli dei segmenti medio-grandi (13% nel primo trimestre 2023) proprio la categoria più richiesta dal mondo del noleggio (in particolare a lungo termine). Va detto però che gli utilizzatori delle cosiddette flotte hanno percorrenze quotidiane maggiori e sono più sensibili alla voce autonomia: quasi il 40% dei contratti

prevede un chilometraggio annuo superiore a trentamila km. In ogni caso, soprattutto nelle società di dimensioni più grandi, le auto zero emissioni sono ormai una priorità: a febbraio 30 multinazionali hanno proposto alla Commissione europea una normativa che imponga di elettrificare completamente entro il 2030 le flotte aziendali e contemporaneamente incrementi il numero delle infrastrutture di ricarica.

Segnali positivi arrivano anche nel settore del breve termine dove la maggior parte dei noleggi si ferma sotto i 300 chilometri, una distanza che può essere soddisfatta, almeno in teoria, da un'auto elettrica senza necessità di ricarica: tutti gli operatori offrono oggi veicoli a batterie e molte stazioni "rent a car" sono dotate di colonnine di ricarica. I numeri, ancora loro, raccontano anche che la corsa alla transizione è una maratona più che uno sprint: se la formula di noleggio è un modo per abbracciare alimentazioni alternative senza particolari rischi economici (l'incognita svalutazione dell'usato è in gran parte nelle mani dei noleggiatori), nel 2022 in Italia le versioni diesel, seppur una quota comunque in calo di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, hanno rappresentato ancora il 59% delle immatricolazioni a noleggio.

Le ibride al secondo posto in termini di quota con il 16% hanno conquistato 7 punti nei confronti del 2021 mentre le elettriche si sono fermate al 3%. Stabile la benzina mentre Gpl e metano valgono complessivamente solo il 4,3% (dati **Aniasa**). Nel primo trimestre di quest'anno poi, il +72% del mercato del noleggio a lungo termine è dovuto soprattutto alle alimentazioni a benzina, con o senza forma di ibridizzazione leggera (mild hybrid), che volano a sfiorare il +120%, bene anche il diesel appena sotto la media del mercato (+68%) e le full hybrid (+59%). Non decollano invece le ibride ricaricabili, solo +19%, ed elettriche pure che nel noleggio a lungo termine vedono la crescita fermarsi al 17% (dati Dataforce). Il risultato è un'inversione di tendenza: dopo 10 anni nel primo trimestre di quest'anno le emissioni medie di CO2 delle auto vendute in Italia sono tornate sopra i 120 grammi per chilometro. C'è poi da tener conto della tradizionale doppia velocità del nostro mercato: covid-19 e crisi energetica legata alla guerra in Ucraina hanno colpito più duramente le regioni del Sud, accentuando il divario economico e sociale con quelle delle Nord, una condizione che nel meridione sta penalizzando vendite, noleggi e leasing delle più costose ibride (in particolare plug-in) ed elettriche.

L'industria dell'auto in Europa – che nonostante gli ingenti investimenti dell'elettrificazione continua a macinare profitti – comunque non fa retromarcia e prevede che entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sia composta da soli veicoli a batteria. Cruciale sarà riuscire a tagliare i prezzi per il cliente finale: la curva di riduzione dei costi è stata traslata di 3-4 anni e l'obiettivo per le batterie di scendere al di sotto dei 100 dollari per chilowattora sembra ora fissato allo stesso 2030. Oggi un accumulatore per un'auto grande ha un valore di oltre 12mila euro che scende a più di 9mila euro per una berlina media (dati Bain & Company). Costi che, in attesa del 2030 e in assenza di un ricco portafoglio, privato o aziendale che sia, solo la formula del noleggio può aiutare a rendere più sostenibili.

Le vendite vanno ma la CO2 torna a crescere. Nei primi 4 mesi dell'anno le immatricolazioni in decisa crescita



La transizione energetica dell'auto passa per il noleggio. Lo dicono i numeri che si possono leggere in tanti modi ma in questo caso hanno un'interpretazione unica: in Italia le immatricolazioni dei veicoli a noleggio (a breve e lungo termine) valgono più del 30% del totale, per una flotta di oltre 1,2 milioni di unità - tutte Euro 6 - e 29 miliardi di chilometri percorsi ogni anno. Numeri destinati a crescere con la ritrovata disponibilità di prodotto dopo la lunga crisi dei semiconduttori (chip) e una platea di potenziali acquirenti della formula di noleggio estesa da aprile anche a taxi e Ncc. Numeri che suggeriscono all'associazione di categoria (Aniasa) di chiedere al governo «la revisione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale». Un sostegno utile per uscire dall'angolo dove pandemia, perdurante crisi economica e inflazione hanno relegato il parco circolante italiano: una media di 12 anni e 2 mesi, il più anziano dell'Europa occidentale. Tanto più che il noleggio ha ormai conquistato anche i privati (senza bisogno di partita iva), con quasi 160mila contratti chiusi lo scorso anno (14% del totale).

Nel frattempo le auto "verdi" in Italia non sono più invisibili (come potete vedere nelle tabelle). Con qualche differenza in particolare per le elettriche: se il noleggio vale il 56% delle immatricolazioni totali delle ibride ricaricabili plug-in, i clienti di questa formula mostrano un interesse meno forte per le elettriche pure con una quota "solo" del 32%. Nonostante i veicoli a batteria più venduti nel nostro Paese siano quelli dei segmenti medio-grandi (13% nel primo trimestre 2023) proprio la categoria più richiesta dal mondo del noleggio (in particolare a lungo termine). Va detto però che gli utilizzatori delle cosiddette flotte hanno percorrenze quotidiane maggiori e sono più sensibili alla voce autonomia: quasi il 40% dei contratti

prevede un chilometraggio annuo superiore a trentamila km. In ogni caso, soprattutto nelle società di dimensioni più grandi, le auto zero emissioni sono ormai una priorità: a febbraio 30 multinazionali hanno proposto alla Commissione europea una normativa che imponga di elettrificare completamente entro il 2030 le flotte aziendali e contemporaneamente incrementi il numero delle infrastrutture di ricarica.

Segnali positivi arrivano anche nel settore del breve termine dove la maggior parte dei noleggi si ferma sotto i 300 chilometri, una distanza che può essere soddisfatta, almeno in teoria, da un'auto elettrica senza necessità di ricarica: tutti gli operatori offrono oggi veicoli a batterie e molte stazioni "rent a car" sono dotate di colonnine di ricarica. I numeri, ancora loro, raccontano anche che la corsa alla transizione è una maratona più che uno sprint: se la formula di noleggio è un modo per abbracciare alimentazioni alternative senza particolari rischi economici (l'incognita svalutazione dell'usato è in gran parte nelle mani dei noleggiatori), nel 2022 in Italia le versioni diesel, seppur una quota comunque in calo di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, hanno rappresentato ancora il 59% delle immatricolazioni a noleggio.

Le ibride al secondo posto in termini di quota con il 16% hanno conquistato 7 punti nei confronti del 2021 mentre le elettriche si sono fermate al 3%. Stabile la benzina mentre Gpl e metano valgono complessivamente solo il 4,3% (dati **Aniasa**). Nel primo trimestre di quest'anno poi, il +72% del mercato del noleggio a lungo termine è dovuto soprattutto alle alimentazioni a benzina, con o senza forma di ibridizzazione leggera (mild hybrid), che volano a sfiorare il +120%, bene anche il diesel appena sotto la media del mercato (+68%) e le full hybrid (+59%). Non decollano invece le ibride ricaricabili, solo +19%, ed elettriche pure che nel noleggio a lungo termine vedono la crescita fermarsi al 17% (dati Dataforce). Il risultato è un'inversione di tendenza: dopo 10 anni nel primo trimestre di quest'anno le emissioni medie di CO2 delle auto vendute in Italia sono tornate sopra i 120 grammi per chilometro. C'è poi da tener conto della tradizionale doppia velocità del nostro mercato: covid-19 e crisi energetica legata alla guerra in Ucraina hanno colpito più duramente le regioni del Sud, accentuando il divario economico e sociale con quelle delle Nord, una condizione che nel meridione sta penalizzando vendite, noleggi e leasing delle più costose ibride (in particolare plug-in) ed elettriche.

L'industria dell'auto in Europa – che nonostante gli ingenti investimenti dell'elettrificazione continua a macinare profitti – comunque non fa retromarcia e prevede che entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sia composta da soli veicoli a batteria. Cruciale sarà riuscire a tagliare i prezzi per il cliente finale: la curva di riduzione dei costi è stata traslata di 3-4 anni e l'obiettivo per le batterie di scendere al di sotto dei 100 dollari per chilowattora sembra ora fissato allo stesso 2030. Oggi un accumulatore per un'auto grande ha un valore di oltre 12mila euro che scende a più di 9mila euro per una berlina media (dati Bain & Company). Costi che, in attesa del 2030 e in assenza di un ricco portafoglio, privato o aziendale che sia, solo la formula del noleggio può aiutare a rendere più sostenibili.