

Il noleggio è un affare per privati? Le strategie degli operatori del settore

La spinta verso il green e le rinnovate esigenze di una mobilità più flessibile hanno spinto sempre più privati verso la formula del noleggio. Ecco cosa ne pensano gli operatori del settore.

Se fino a poco tempo fa il noleggio a lungo termine interessava quasi esclusivamente le grandi aziende, oggi sono sempre più i privati interessati al servizio.

Secondo gli ultimi dati **Aniasa**, aggiornati a fine 2020, sono all'incirca **75.000 i privati che hanno scelto il noleggio** a lungo termine. Ecco come gli operatori del settore si stanno muovendo per venire incontro alle esigenze dei cosiddetti codici fiscali.

Approfondisci: Noleggio ai privati, qual è lo stato dell'arte?

"Le performance economiche di molti settori dell'economia italiana hanno già superato il livello pre Covid e, in questo momento di grande vivacità, le aziende hanno bisogno di prodotti di noleggio flessibili per una nuova forma di mobilità" ha affermato **Alberto Viano**, Amministratore Delegato **LeasePlan Italia**.

Una mobilità flessibile rivolta e interessante anche per i privati, sempre più interessanti all'e-mobility. In quest'ottica, ha sottolineato **Antonio Stanisci**, Commercial & Marketing Director **ALD Automotive Italia**, *"il noleggio, che ha sempre anticipato le tendenze si rivela, in questa fase di incertezza e di continua evoluzione tecnologica, anche sinonimo di tranquillità"*.



La tecnologia all'avanguardia oggi potrebbe essere considerata già vecchia domani, e qui arriva l'utilità del noleggio, aggiunge **Sabino Fort**, direttore commerciale **SIFÀ Italia**, "che permette al privato di optare per il possesso e non per la proprietà, con la libertà di prendere una nuova decisione dopo pochi anni".

Leggi anche: Come funziona il noleggio a lungo termine delle auto elettriche?

L'interesse verso il mondo dei privati è dunque evidente. "Il private lease è una sfida interessante per un'azienda che da sempre pone al centro la customer centricity e le esigenze del driver" ha commentato **Marcella Corso**, International Key Account Leader **Alphabet Italia**. Mentre per **Unipol Rental** è un motivo di orgoglio l'esserci avvicinata al mondo dei privati già dal 2013, così come dichiarato da **Andrea Compiani**, Chief Operator Officer Unipol Rental.

Non mancano tuttavia le incertezze, dovute "al buco di normativa e alla mancanza di un contratto ad hoc per i consumatori privati atto a tutelare entrambe le parti in gioco" ricorda **Daniele Caruso**, direttore commerciale vendite indirette **Program**.

FOLLOW US

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

Mobilità sostenibile: c'è chi... parla e poi c'è il noleggio



“È oggi più che mai necessario **superare il bla bla bla, parafrasando le parole dell'attivista svedese Greta Thunberg** allo Youth 4 Climate dei giorni scorsi, del dibattito nazionale sul tema della mobilità sostenibile e della lotta alla riduzione delle emissioni inquinanti, adottando un approccio razionale, scientifico e non ideologico. **Il noleggio veicoli e il car sharing costituiscono lo strumento già oggi disponibile per accelerare la transizione verso un parco circolante più sostenibile e sicuro**”. E' questo il commento di **Massimiliano Archiapatti** presidente di **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ai dati diffusi sulle immatricolazioni di vetture elettriche ed ibride nel nostro Paese.

Oggi l'intera flotta a noleggio e in sharing (oltre 1 milione di mezzi) è composta esclusivamente da veicoli Euro 6 e da una componente sempre crescente di modelli ibridi ed elettrici. Nei primi 6 mesi del 2021 le società di noleggio (a lungo e breve termine e in car sharing) hanno immatricolato 17.793 vetture ibride plug-in (+595% vs le 2.587 dello stesso periodo del 2020) e 9.812 elettriche (+172% vs stesso periodo del 2020). Un vero e proprio boom per queste nuove alimentazioni, pur in una fase di contrazione del mercato del noleggio, dovuta agli effetti diretti prodotti dalla pandemia: la crisi del turismo proveniente dall'estero, l'incerto quadro economico che ha frenato la mobilità aziendale e la persistenza del ricorso allo smart working che nella prima parte dell'anno ha frenato la mobilità cittadina.

Il noleggio si conferma, quindi, protagonista assoluto degli acquisti di vetture elettrificate con una quota di immatricolazioni che raggiunge il **42% delle ibride plug-in** e il **35% delle elettriche**. Quindi quasi **4 auto elettrificate su 10 vendute nel nostro Paese sono immatricolate da società di rent**, una percentuale che ha ancora ampi margini di crescita. Senza dimenticare l'impatto che una diffusione più ampia e strutturata del car sharing potrebbe generare sulle nostre città, arrivando togliere dalle strade fino a 12 auto di proprietà per ogni vettura condivisa, con evidente impatto sulla riduzione delle emissioni inquinanti, sul **decongestionamento delle strade e sui nuovi spazi messi a disposizione della cittadinanza**.

“Al di là dei tanti bla bla bla che, come anche l'attivista svedese Greta Thunberg ha ricordato in questi giorni, spesso si fanno anche sul tema della riduzione delle emissioni inquinanti”, osserva **Archiapatti**, “la strada per una svolta reale e sostenibile (sia in termini ambientali sia economici) transizione ecologica del nostro modo di spostarci e di muovere le merci esiste: è **la mobilità condivisa e a noleggio**. Come testimoniano le numerose analisi sul tema, **il noleggio può costituire un volano per la diffusione delle vetture elettrificate nel Paese e, al contempo, costituisce un elemento strategico dell'economia circolare, grazie a una flotta composta oggi da veicoli tutti di ultima generazione** e alla capacità di immettere ogni anno sul mercato dell'usato veicoli (a fine noleggio) sicuri e a basse emissioni, in grado di sostituire quelli più inquinanti presenti nel parco circolante italiano”.

“La strada è ormai tracciata. Per rendere il parco veicoli del Paese più sostenibile e sicuro”, conclude **Archiapatti**, “è necessario, oltre che le Case automobilistiche destinino una quota crescente di veicoli a queste forme di **mobilità pay-per-use**, che le Istituzioni si muovano e sostengano la transizione (in atto anche nel nostro Paese) dalla proprietà all'uso dei veicoli, creando **condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, riallineando la fiscalità sulla mobilità aziendale agli standard europei e rendendo strutturale il bonus sull'acquisto di auto usate di ultima generazione**, che consente di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa (quelle spesso in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto)”.

Mission Restart Quello che serve per ripartire



All'inizio è stata la pandemia a bloccare le fabbriche e l'intero ecosistema dell'automotive. Poi a distanza di mesi, a quel primo, potente scossone se ne sono aggiunti altri, tutti più o meno direttamente collegati: la ripresa della produzione con i magazzini che si sono ritrovati vuoti, la carenza di microchip, la cui domanda è schizzata per il boom di vendite dell'elettronica di consumo, l'aumento dei prezzi di materie prime ed energia. Tutto questo sta creando stop produttivi, allungamento dei tempi di consegna e piazzali vuoti, in un momento reso già difficile da fine degli incentivi e dalla transizione energetica. L'auto si trova dunque al centro di una tempesta perfetta. Trovare la strada per uscirne è fondamentale, per ridare linfa a un comparto indispensabile all'economia del Paese. Di questo si parlerà a **Mission Restart**, l'evento in programma il 13 ottobre all'Autodromo di Imola, dove un workshop sarà dedicato proprio al settore automotive.

Le voci del comparto. Intorno al tavolo siederanno tutti gli stakeholder coinvolti, a partire dal mondo della produzione, dei componentisti e della filiera, rappresentati dall'Anfia e dal suo presidente Paolo Scudieri. Presente all'appello anche l'Unrae, che riunisce le case automobilistiche straniere presenti nel nostro Paese: il presidente Michele Crisci farà il punto sul mercato, sulle sue dinamiche e sugli interventi da apportare per sostenerlo. La parola, poi, passerà ai dealer, che più di tutti in questa situazione si trovano in difficoltà: sul palco ci saranno Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, Simonpaolo Buongiardino presidente di Federmotorizzazione e Fabrizio Guidi, presidente di Asconauto. Un focus, infine, sarà dedicato al mondo del noleggio nelle sue varie declinazioni (breve, lungo e sharing), con il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti, e sul leasing, con un intervento di Assilea.

Nuove opportunità. Nuovi scenari, proposte di interventi utili a sostenere e rilanciare il settore, ma anche opportunità che questa crisi, come tutte le crisi può riservare a chi le saprà cogliere. Diversi i fronti sui quali riflettere, dalla nuova mobilità alla digitalizzazione dei processi di acquisto al ruolo dei concessionari.

Mobilità green, in Italia 4 vetture elettriche su 10 sono a noleggio



Avanti tutta con la **mobilità sostenibile**: esce alla scoperta il mondo del rent a car, per rivelare che oggi in Italia quattro vetture su dieci del parco macchine elettrificate fanno parte delle flotte dell'autonoleggio: sono i dati diffusi da **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che in questi giorni ha diffuso le cifre certificate sulle immatricolazioni di vetture elettriche e ibride nel nostro Paese.

«È oggi più che mai necessario – dichiara **Massimiliano Archiapatti**, presidente **Aniasa** – superare il 'bla bla bla', parafrasando le parole dell'attivista svedese Greta Thunberg allo Youth 4 Climate dei giorni scorsi, del dibattito nazionale sul tema della mobilità sostenibile e della lotta alla riduzione delle emissioni inquinanti, adottando un approccio razionale, scientifico e non ideologico. Il noleggio veicoli e il car sharing costituiscono lo strumento già disponibile per accelerare la transizione verso un parco circolante più sostenibile e sicuro».

L'intera flotta a noleggio e in sharing (oltre 1 milione di mezzi) è composta esclusivamente da **veicoli Euro 6** e da una componente sempre crescente di modelli ibridi ed elettrici. Nei primi sei mesi del 2021 le società di noleggio (a lungo e breve termine e in car sharing) hanno immatricolato **17.793 vetture ibride plug-in** (+595% vs le 2.587 dello stesso periodo del 2020) e **9.812 elettriche** (+172% vs stesso periodo del 2020). Un vero e proprio boom per queste nuove alimentazioni, pur in una fase di contrazione del mercato del noleggio, dovuta agli effetti diretti prodotti dalla pandemia.

Il noleggio, dunque, si conferma – sempre secondo **Aniasa** – protagonista assoluto degli acquisti di vetture elettrificate con una quota di immatricolazioni che raggiunge il 42% delle ibride plug-in e il 35% delle elettriche. Quindi quasi 4 auto elettrificate su 10 vendute nel nostro Paese sono immatricolate da società di rent, una percentuale che ha ancora ampi

marginari di crescita.

Senza dimenticare l'impatto che una diffusione più ampia e strutturata del car sharing potrebbe generare sulle nostre città, arrivando a togliere dalle strade **fino a 12 auto di proprietà** per ogni vettura condivisa, con evidente impatto sulla riduzione delle emissioni inquinanti, sul decongestionamento delle strade e sui nuovi spazi messi a disposizione della cittadinanza.

Car sharing: da favorire, stop burocrazia



di Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**

La pandemia ha confermato la centralità dell'auto anche nel sistema di mobilità cittadina, in cui **il settore del car sharing può giocare un ruolo da protagonista**. Per un suo definitivo rilancio e consolidamento nelle nostre città, sono oggi però **necessari e non più rinviabili interventi strutturali da parte delle Pubbliche amministrazioni e del Governo**.

L'utilizzo del car sharing, infatti, **genera un enorme beneficio per l'ambiente**, non solo in termini di riduzione dell'inquinamento e del traffico, ma anche nel riadattare l'assetto urbanistico delle nostre città. **Vanno quindi rimossi ostacoli di natura spesso burocratica che ne ostacolano una più ampia e virtuosa diffusione**: un'auto privata rimane generalmente parcheggiata circa il 95% della sua vita, al contrario di un'auto condivisa che è in continua circolazione

Secondo un nostro recente studio condotto con il Centro Studi Fleet&Mobility sulla città di Roma, dotare la Capitale di una flotta di 20.000 auto in sharing, ne toglierebbe 228.000 dalle strade (ogni auto condivisa ne eliminerebbe circa 12), con una riduzione di emissioni pari a 83 tonnellate/anno di PM10 (-10% rispetto al dato attuale). Senza contare il **decongestionamento delle strade** e i nuovi spazi messi a disposizione della cittadinanza”.

Il rilancio del car sharing è utile e necessario: le proposte di ANIASA



Aniasa, l'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilità, avanza **quattro proposte** per rilancio del *car sharing*.

Nonostante il miglioramento della situazione generale, infatti, gli **effetti della pandemia** continuano a ripercuotersi sul settore. Dopo un 2020 con il -53% dei noleggi e -27% delle flotte, nei primi 7 mesi del 2021 il comparto ha nuovamente registrato **la metà dei noleggi del 2019** nello stesso periodo.

Questo è dovuto al forte calo di domanda seguito alla diminuzione della mobilità cittadina e al ricorso allo *smart working*.

Tuttavia, soprattutto in vista del focus sulla **riduzione delle emissioni**, **l'auto condivisa rappresenta uno strumento strategico** per la mobilità cittadina e il **decongestionamento delle strade**.

Leggi anche: Rapporto **Aniasa** 2021: i dati di tutte le formule di noleggio auto.

Innanzitutto, c'è da dire che **domanda e offerta sono cambiate**, dato che si sono modificate le **abitudini**.

Aniasa, tra i **trend**, riporta un minor utilizzo dello sharing in centro città, con un aumento in

periferia.

Le auto condivise, inoltre, non vengono più utilizzate principalmente nelle **ore di punta**, ma durante tutto il corso della giornata, con una **durata media di noleggio** maggiore. A questo contribuisce l'inserimento di una serie di formule "a lungo termine", per chi necessita dell'auto in modo continuativo.

La notizia positiva è che, rispetto all'anno scorso, in cui il 54% degli intervistati aveva **timore di usare l'auto condivisa** per questioni di sicurezza sulla salute, nel 2021 si è scesi al **13%**.

Ciò è stato aiutato anche dagli sforzi compiuti in termini di igienizzazione dei veicoli.

«Per il definitivo rilancio e consolidamento del car sharing sono oggi necessari e non più rinviabili interventi strutturali da parte delle pubbliche amministrazioni e del Governo», sostiene **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**.

Archiapatti sottolinea come l'utilizzo delle auto condivise generi un **beneficio per l'ambiente** sia per la **riduzione dell'inquinamento e del traffico**, sia per il **riadattamento dell'assetto urbanistico delle nostre città**. Inoltre, è chiaro l'effetto positivo in termini di **decongestionamento delle strade** e i conseguenti nuovi spazi a disposizione.

Così, **Aniasa** ha deciso di presentare quattro proposte al Governo e alle **pubbliche amministrazioni**.

La prima riguarda l'**abolizione del canone annuale** su ogni veicolo su strada ai *player* del car sharing.

Leggi di Roma che lo ha fatto.

Dopodiché, si chiede **allineamento dell'Iva al 10%**, l'aliquota per il **trasporto urbano di persone**, rispetto all'attuale 22%. Questo perché, pur essendo gestito da privati, rientra nel network di trasporti urbani pensati per il cittadino.

La terza richiesta riguarda l'**inclusione nel Buono Mobilità**, la norma vigente dal 2020 che prevede la copertura del 60% della spesa, fino a 500 euro, per l'acquisto di biciclette, monopattini e **tutti gli sharing, tranne quelli di autovetture**.

L'ultima proposta è sui **fondi pubblici per la promozione di piattaforme MaaS** (*mobility as a service*). Cioè **servizi digitali** che integrino le diverse opzioni di mobilità sostenibile presenti in città, al fine di disincentivare l'uso dell'auto privata.

Alcune amministrazioni, in particolare, hanno chiesto ai *player* dello sharing di erogare dei **voucher scontati** per ampliare la platea degli utilizzatori. Un'idea potrebbe essere quindi essere quella di erogarli tramite fondi pubblici per non aggiungere ulteriori costi agli operatori in un momento di profonda crisi economica.

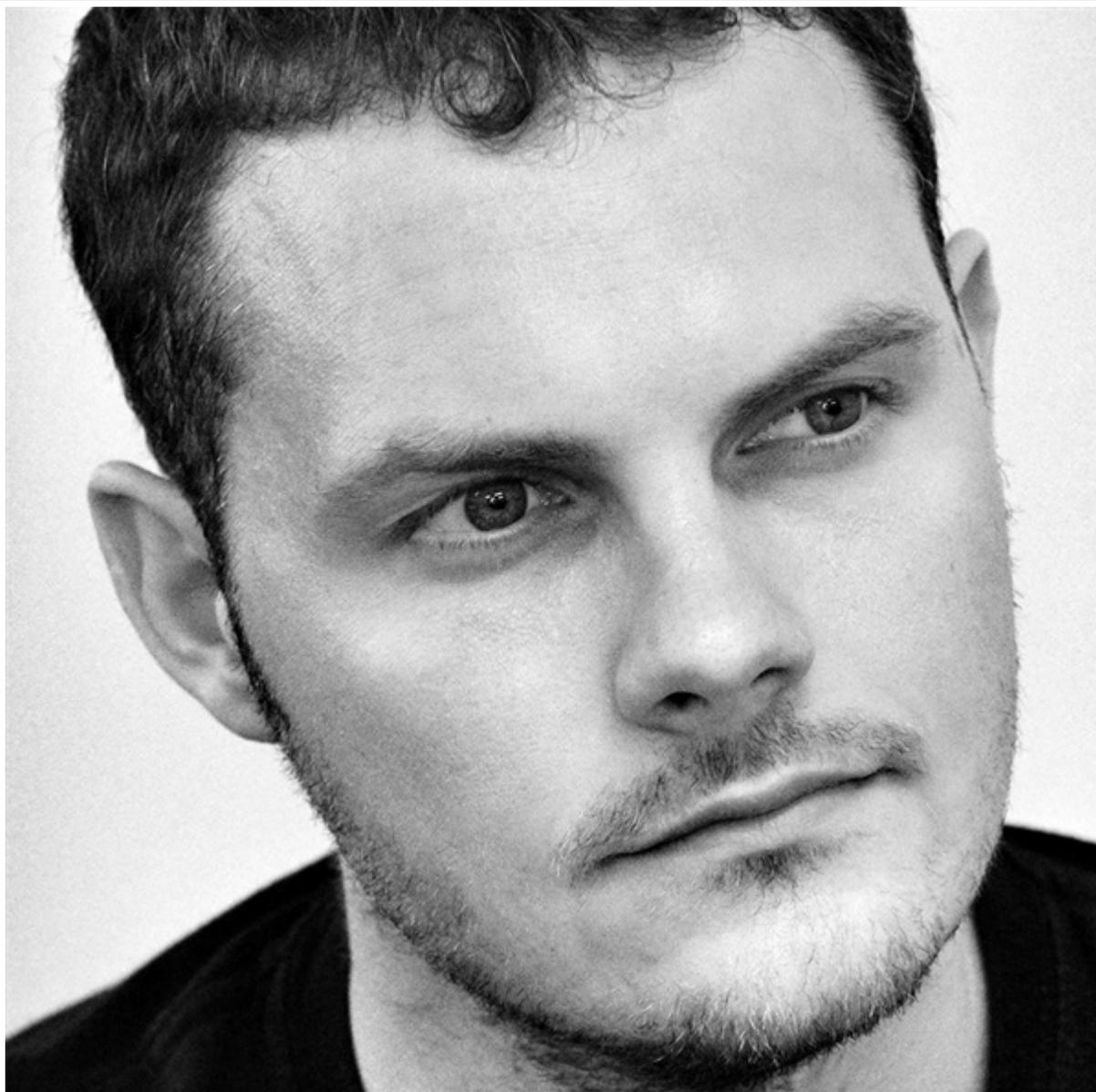
Approfondisci su "Mobilità aziendale e corporale car sharing".

Noleggino a lungo termine, analisi di un settore in crescita

Secondo l'ultimo rapporto stilato da **Aniasa** - Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital - nel 2020 la flotta dei veicoli a noleggio a lungo termine ha visto un aumento di più del 7% rispetto al 2019. Prima della pandemia, sono state registrate in media 860mila alla guida di un mezzo a lungo termine, mentre lo scorso anno hanno raggiunto una quota di 923mila persone. A questi dati, si aggiunge poi una crescita del fatturato nel 2020 del 2%, segno evidente che, nonostante il periodo di difficoltà attraversato, il noleggio a lungo termine sia ancora in grado di destare interesse in nuovi clienti.



“Sempre di più, le auto verranno considerate come un vero e proprio servizio e, come tale, richiede un processo di ottimizzazione per intercettare la domanda. Abbiamo realizzato per un noto servizio di noleggio di veicoli a lungo termine un'analisi competitiva prendendo in considerazione 3 parametri principali: la navigazione e il flusso sui principali siti del settore, per analizzare quanto le informazioni siano riportate in modo chiaro e trasparente; la personalizzazione dei servizi, visibile grazie ai pacchetti disponibili e alle caratteristiche “premium” a seconda delle esigenze; infine, la personalizzazione delle rate, segno di versatilità e flessibilità a seconda delle preferenze degli utenti” spiega **Raffaele Boiano, CEO & Co-Founder di Fifth Beat**.



“All’interno del business del noleggio delle vetture a lungo termine esiste una distinzione tra i servizi dotati di prodotti mono o bi-marca e quelli multimarca, con proposte più ampie e variegate. Il nostro obiettivo è stato quello di condurre una ricerca su 12 dei maggiori player del settore che possa gettare le basi ai servizi mono o bi-marca per poter essere competitivi e avere successo nel mercato odierno”.

Lo studio qualitativo realizzato da **Fifth Beat**, studio di design con alla base un processo di ricerca antropologico-sociologica, ha reso possibile l’identificazione dei tratti principali di cui tenere conto nella riprogettazione del sito del servizio di noleggio di veicoli a lungo termine – e riconducibili a 4 leve:

Prezzo e tempistiche

Molti consumatori orientano le proprie scelte a seconda del prezzo e delle proprie possibilità economiche. Per questo motivo, sono sempre alla ricerca dei benefici e dei vantaggi che

trarrebbero sui costi di gestione rispetto al possesso di un'auto: se da un lato **mettere in risalto le offerte** aiuta l'esplorazione dei prodotti da parte degli utenti, dall'altro inserire un **filtro per fascia di prezzo** della rata mensile può agevolare le persone a valutare fin dal principio le offerte a seconda delle proprie disponibilità.

Per quanto riguarda poi i tempi di attesa e di consegna, un **filtro "pronta consegna"** risulta funzionale a chiunque voglia una soluzione immediatamente disponibile.

Personalizzazione

Per creare un servizio che sia realmente su misura, è necessario che il **canone mensile** e i **servizi compresi** siano modulabili. I consumatori apprezzano di avere l'opportunità di personalizzare le proprie scelte e di poter usufruire di prestazioni trasparenti: per questo motivo, il canone mensile deve poter tener conto dei mesi di noleggio, dei chilometri annui e dell'anticipo, mentre i pacchetti base devono includere una possibile aggiunta di caratteristiche e optional adeguati ai propri bisogni. Inoltre, l'**utilizzo di personas** – rappresentazioni tipo di utenti – facilita l'individuazione di filtri per orientare l'iniziale fase di ricerca delle persone, senza tuttavia sostituire i filtri elementari tipici del settore automobilistico.

Comparazioni in autonomia

Consentire agli utenti di poter salvare le informazioni che desidera è un valore aggiunto. Un'area da non sottovalutare è quella classica dei **"preferiti"**, dove le persone possono tenere in memoria le diverse offerte e opzioni disponibili così da poterle analizzare e valutare in diversi momenti della giornata. Un'altra opportunità è poi quella fornire dei **preformati dei preventivi in PDF**, così da offrire all'utente una versione semplificata e rapida del documento senza dover necessariamente eseguire il processo di inserimento dei dati e senza l'attesa di una diretta mediazione di un consulente.

Specifiche in risalto

Inserire nella scheda di ogni auto specifica anche un'area con **"i vantaggi del noleggio"** è fondamentale per sottolineare quali sono i punti di forza di questi servizi. Infatti, legare i vantaggi alle specifiche dei modelli significherebbe intercettare un momento in cui l'attenzione del consumatore è più alta e più propensa ad un'analisi dettagliata delle informazioni. Inoltre, il mercato del noleggio a lungo termine potrebbe raggiungere quella fetta di popolazione interessata alle **macchine ibride ed elettriche** alla quale, a causa degli alti prezzi di vendita, non è stato reso possibile accedere.



Ultima modifica: 8 ottobre 2021

Car sharing, formula di noleggio ancora poco riconosciuta



Nelle scorse settimane abbiamo presentato i dati **ANIASA** sulla possibilità, **per il noleggio**, di cogliere le opportunità derivanti dai cambiamenti in atto nel settore Automotive. Un panorama che, dall'inizio della pandemia, sta affrontando quotidiane sfide, alla ricerca delle soluzioni vincenti per far fronte all'esplosione di difficoltà che - in realtà - erano latenti già

negli anni precedenti il Covid-19.

Si tratta di **effetti che non accennano a mollare la presa** e che si sono avvinghiati al panorama Automotive facendolo oscillare da un picco all'altro, andando a colpire servizi che in Italia faticano ancora a trovare piede. Uno su tutti, per esempio, è **l'ambito del car sharing**.

Nei primi sette mesi dell'anno, per esempio, il car sharing ha registrato circa **la metà dei noleggi effettuati** nello stesso periodo del 2019. Questo come conseguenza dell'espansione di pratiche come **il telelavoro**, che ha a sua volta ridotto notevolmente gli spostamenti cittadini. Ma queste non sono le uniche cause.

La mancanza di una reale politica

È proprio questo uno dei punti principali. Non ci sono delle reali normative o politiche di sostegno verso l'auto condivisa. La realtà, però, è che può svolgere **un ruolo centrale per la riduzione delle emissioni inquinanti e per decongestionare le città italiane**.

Per usare le parole di **ANIASA**, *“servono **più attenzione e misure strategiche**: dall'abolizione del canone annuale per i veicoli, alla riduzione al 10 per cento dell'IVA su questi servizi, dall'inclusione nel bonus mobilità alla previsione di fondi pubblici per la promozione di piattaforme di mobilità pay-per-use”*.

Caratteristiche, queste, che cozzano con **l'evoluzione cui sono soggette la domanda e l'offerta**. Le abitudini di utilizzo del car sharing stanno lentamente cambiando. Per esempio, sono diminuiti i noleggi in centro città, favorendo un aumento di quelli in periferia. Allo stesso modo, **gli utilizzi sono distribuiti in modo più uniforme** nel corso della giornata: un aspetto, questo, da non sottovalutare se si tiene conto di quanto prima fossero concentrati esclusivamente nelle ore di punta.

Per quanto riguarda l'offerta, invece, **sta aumentando la durata dei noleggi**. Questo come conseguenza dell'emergere di nuove formule di car sharing a lungo termine, per rispondere all'esigenza di **mobilità condivisa** dimostrata dagli utilizzatori.

*La pandemia ha confermato la centralità dell'auto anche nel sistema di mobilità cittadina, in cui il settore del car sharing può giocare un ruolo da protagonista. Per un suo definitivo rilancio e consolidamento nelle nostre città, sono però **necessari e non più rinviabili interventi strutturali** da parte delle pubbliche amministrazioni e del Governo.*

Massimiliano Archiapatti, Presidente ANIASA

Come facilitare l'introduzione del car sharing

A tal proposito, **ANIASA** ha costruito un elenco di quattro proposte, pensate *ad hoc* per essere sottoposte a Governo e Pubbliche Amministrazioni:

- **abolizione del canone annuale.** Secondo **ANIASA** è un controsenso richiedere agli operatori di pagare una cifra annua per la sosta dei veicoli condivisi, che diventano invece fondamentali per liberare il suolo pubblico e abbattere le necessità di parcheggi.
- **allineamento dell'IVA al 10 per cento**, valore attualmente al 22 per cento per quanto riguarda il trasporto urbano di persone.
- **inclusione nel buono mobilità**, che oggi prevede la copertura del 60 per cento della spesa per l'acquisto di biciclette, monopattini o mezzi simili, e l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa a uso individuale. Da cui, però, restano escluse le autovetture.
- **fondi pubblici per la promozione del Mobility as a Service**, oggi aspetto sempre più centrale nella nuova concezione di mobilità.

Mobilità sostenibile e auto elettriche, continua la crescita in Italia: il noleggio fa da volano. I dati di Aniasa



Foto da homegreenhomeblog.com

La mobilità sostenibile continua a crescere in Italia, a fare da volano il noleggio. E' quanto emerso dai dati sulle immatricolazioni di vetture elettriche e ibride diffusi da [Aniasa](#), associazione che all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità. In particolare, nei primi sei mesi del 2021, le società di noleggio, a lungo e breve termine e in car sharing, hanno immatricolato 17.793 vetture ibride plug-in.

Nello specifico, si tratta del 595% rispetto alle 2.857 dello stesso periodo del 2020. Dati positivi sono stati registrati anche per le elettriche: 9.812, +172% rispetto all'anno precedente. Il noleggio, dunque, si conferma protagonista degli acquisti delle vetture elettrificate con quota immatricolazioni che ha raggiunto il 42% delle ibride plug-in e il 35% delle elettriche. In sintesi, nel nostro paese, quasi quattro auto elettrificate su dieci sono immatricolate da società di rent. Dati positivi se si condidera l'impatto che la diffusione del car

sharing può generare sulla mobilità urbana, con la possibilità di ridurre la presenza di auto di proprietà contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti e decongestionando gli spazi.

“La strada per una reale e sostenibile transizione ecologica del nostro modo di spostarci e di muovere le merci esiste – ha dichiarato Massimiliano Archipiatti, presidente di **Aniasa** – è la mobilità condivisa e a noleggio. Come testimoniano le numerose analisi sul tema, questa può costituire un volano per la diffusione delle vetture elettrificate nel Paese. Nello stesso momento è un elemento strategico dell’economia circolare, grazie a una flotta composta oggi da veicoli tutti di ultima generazione e alla capacità di immettere ogni anno sul mercato dell’usato veicoli sicuri e a basse emissioni, in grado di sostituire quelli più inquinanti presenti in gran numero nel parco circolante italiano” – ha sottolineato.

“Per continuare lungo questo percorso sostenibile e sicuro – ha proseguito infine – è necessario, oltre che le Case automobilistiche destinino una quota crescente di veicoli a queste forme di mobilità pay-per-use, che le istituzioni si muovano e sostengano la transizione dalla proprietà all’uso dei veicoli, creando condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, riallineando la fiscalità sulla mobilità aziendale agli standard europei e rendendo strutturale il bonus sull’acquisto di auto usate di ultima generazione” – ha concluso sottolineando infine che quest’ultimo provvedimento consentirebbe di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa.

Tags: auto elettriche mobilità noleggio sostenibile

Mission Restart, appuntamento il pista il 13 ottobre



Un ritorno in pista e un segno di ottimismo e di ripartenza. Un grande evento riunirà intorno a un tavolo case automobilistiche, associazioni di categoria, rappresentanti della filiera e istituzioni, per riportare al centro dell'agenda pubblica il comparto automotive, strategico per il nostro Paese.

Ventata di ottimismo. L'anno scorso, nel pieno del lockdown che fermò l'Italia intera, l'Editoriale Domus - attraverso tuttoTrasporti, Quattroruote, la divisione b2b Quattroruote Professional, tuttoTrasporti e Dueruote - promosse **#backontrack**, movimento volto a sostenere la filiera automotive. L'intento era fornire visibilità al ruolo sociale del comparto e riaffermare la sua centralità nell'agenda del Paese. Il perdurare dell'emergenza ha allontanato l'atto conclusivo di questo progetto, ovvero un evento occasione di confronto fra tutti i protagonisti della mobilità, durante il quale discutere istanze e opportunità del settore. Ora possiamo finalmente dare seguito all'invito di tornare in pista insito nel nome coniato per la nostra iniziativa.

Appuntamento a Imola. All'Autodromo Dino ed Enzo Ferrari di Imola, il 13 ottobre, va in scena l'evento finale di **#backontrack**: la manifestazione sarà ospitata all'interno di Mission Restart, una due giorni di incontri dedicati ai professionisti organizzata da Autopromotec. I tavoli di discussione saranno organizzati da tuttoTrasporti, Quattroruote, Quattroruote Professional e Dueruote con le principali organizzazioni delle filiere auto, veicoli commerciali/industriali e moto.

Il programma. Ad aprire l'evento, infatti, sarà Vincenzo Colla, assessore a Sviluppo economico, green economy, lavoro e formazione dell'Emilia Romagna, in rappresentanza della regione che costituisce il cuore per il mondo dei motori. Il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini aprirà poi i lavori accogliendo sul palco Marco Bonometti, presidente di Officine Meccaniche Rezzatesi e cavaliere del Lavoro, che tratterà un quadro delle difficoltà che la crisi sta creando alle imprese. Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Co, spiegherà poi quali sono le minacce, ma anche le opportunità offerte dalla congiuntura attuale ai componentisti italiani. Spazio, inoltre, ai workshop tematici: un tavolo sarà dedicato all'automotive e vedrà riuniti tutti gli esponenti della filiera, a partire dall'Anfia e dall'Unrae, assieme a Federauto, Federmotorizzazione e Asconauto in rappresentanza di rete di vendita e assistenza, **Aniasa** per il settore del noleggio e Assilea per quello del credito. A conclusione della mattinata, Quattroruote Fleet&Business assegnerà il prestigioso riconoscimento Fleet&Business Award, il premio che la redazione - e la giuria costituita - hanno assegnato al progetto di fleet

management più interessante dell'anno.

Ci saremo anche noi. Nel pomeriggio sono quindi in programma un approfondimento dedicato al trasporto commerciale, moderato dal nostro Raffaele Bonmezzadri, un focus sulle attività alle attività aftermarket e sugli Adas con rappresentanti di aziende di componentistica. Altri tavoli, poi, faranno luce sul mondo delle moto (organizzato da DueRuote. A corollario della giornata, attività in pista, ideale chiusura di questo momento di scambio che ci auguriamo consenta di individuare vie di uscita per il settore, permettendogli finalmente di ripartire.

Redazione online

Mission Restart A Imola il grande evento dell'automotive



Mission Restart, atto finale di **#backontrack**, la grande iniziativa di rilancio del settore voluta da Quattroruote e dalle altre testate motoristiche dell'Editoriale Domus durante i mesi più drammatici della pandemia di coronavirus nella primavera del 2020, ha preso oggi il via di fronte alla tribuna centrale dell'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola con gli interventi di Mauro Severi, presidente dell'Aica (l'Associazione italiana costruttori autoattrezzature) e Vincenzo Colla, assessore allo sviluppo economico, green economy, lavoro e formazione della Regione Emilia-Romagna.

Momento fondamentale. Nel suo intervento, Severi ha sottolineato come tutto il mondo dell'automotive sia chiamato a fare la propria parte in questa fase di passaggio delicata, ma inevitabile, mettendo a disposizione il proprio contributo (pari al 12% del Pil nazionale) e le proprie competenze per trovare delle soluzioni che siano, al tempo stesso, sostenibili ambientalmente e socialmente, collaborando concretamente con istituzioni come la Regione Emilia-Romagna. La quale, per bocca dell'assessore Colla, si impegna in questo processo facendo leva su tre pilastri fondamentali: la digitalizzazione, delle tecnologie e dei processi delle imprese, la sostenibilità, diretta non solo alle eccellenze della Moto Valley, ma anche intesa come aiuto al ceto medio che deve essere accompagnato verso nuove forme di mobilità, e un new deal dei saperi, che consenta ai giovani d'individuare i percorsi migliori per poter rispondere alle inedite necessità del mondo del lavoro.

Il convegno. I lavori sono poi entrati nel tema della giornata, consacrata a riflessioni su come l'industria della mobilità possa riprendere la propria corsa dopo la pandemia: ad aprirli,

Gianluca Di Loreto, partner della società di consulenza Bain & Company, con le sue analisi su come il quadro attuale possa costituire una minaccia o un'opportunità per i componentisti italiani. Gian Luca Pellegrini, direttore di Quattroruote, dopo aver ricordato l'iniziativa #backontrack della nostra casa editrice che, nel cuore della pandemia, ha dato visibilità a tutte le iniziative, grandi e piccole, di solidarietà messe in atto dal mondo dell'auto, ha poi intervistato l'ingegner Marco Bonometti, presidente e ad delle Officine Meccaniche Rezzatesi, azienda leader nel settore dei componenti e delle soluzioni integrate per l'automotive.

Il dibattito. A discutere del presente e dell'immediato futuro di un settore alle prese con un cambio di paradigma epocale sono poi stati chiamati, in un incontro moderato da Laura Confalonieri, vicedirettore di Quattroruote, i rappresentanti di tutte le associazioni di categoria coinvolte in questo grande sforzo di ripresa che vede l'automotive in prima linea: Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, Massimiliano Archiapatti, presidente dell'**Aniasa**, l'associazione delle imprese di autonoleggio, Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, l'Associazione nazionale Consorzi Concessionari Auto, Chiara Palermo, responsabile delle relazioni istituzionali dell'Assilea, l'Associazione italiana leasing, Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, che rappresenta la categoria degli imprenditori del settore della mobilità e Michele Crisci, presidente dell'Unrae.

Il premio. La mattinata si è conclusa con la consegna del Fleet&Business Award, il riconoscimento istituito dall'omonimo sistema di comunicazione dell'Editoriale Domus con l'obiettivo di premiare le eccellenze del mondo del fleet e del mobility management e promosso da LoJack. Ad aggiudicarsi il premio, ritirato dal suo mobility manager Carlo Bartolini dalle mani di Massimo Braga, direttore generale di LoJack Italia, è stata la Chiesi Farmaceutici per la sua iniziativa "4 Pillars Project".

Il pomeriggio. La seconda parte della giornata è consacrata a tavoli d'impostazione più tecnica. La sala consacrata alla memoria di Gilles Villeneuve ha accolto un dibattito, moderato da Filippo Buraschi, caporedattore di Quattroruote, dedicato a come il settore dell'autoriparazione si stia preparando a una nuova normalità; nella seconda parte, condotta da Roberto Boni, responsabile del Centro Prove di Quattroruote, si è invece discusso dell'evoluzione dei sistemi Adas e delle attrezzature per la manutenzione. Lo spazio Tazio Nuvolari, invece, ha visto svolgersi in parallelo le sessioni consacrate alle sfide del trasporto commerciale e della logistica, con la conduzione di Raffaele Bonmezzadri, direttore di Tuttotrasporti, e al boom delle due ruote, generato dalla pandemia, con la moderazione di Roberto Ungaro, giornalista di Quattroruote esperto di motociclismo.

Mission Restart Una richiesta unanime: incentivi strutturali e revisione della fiscalità



L'automotive, riunito all'Autodromo di Imola per Mission Restart, lancia chiari messaggi alle istituzioni e al governo perché si prenda seriamente cura di un settore che, da solo, vale il 12% del Pil nazionale e che sta soffrendo di difficoltà mai viste in precedenza. Il dibattito, moderato da Laura Confalonieri, vicedirettore di Quattroruote, ha visto formulare richieste precise nei confronti degli attori dei processi decisionali e, in particolare, della classe politica. Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia (l'associazione della filiera italiana del settore), dopo aver sottolineato come la crisi innescata dalla pandemia e dall'attuale carenza di microchip debba indurre a una serie revisione dei processi di delocalizzazione, ha ribadito la necessità di interventi rapidi da concordare con le istituzioni allo scopo di definire incentivi strutturali, e non più saltuari, che consentano un sostanziale rinnovamento del parco circolante, e di favorire la ripresa dell'attività di lavorazione delle materie prime nel nostro Paese, di vitale importanza. Anche Michele Crisci, presidente dell'Unrae, ha posto come esigenza inderogabile la definizione con il mondo della politica di un piano pluriennale di incentivi che favoriscano il rinnovo del parco circolante e l'accesso alle nuove tecnologie, da accompagnare con il sostegno all'implementazione delle necessarie infrastrutture, purché quest'ultime rispettino il principio di neutralità, tengano cioè conto dell'esigenza di una mobilità basata sui sistemi ibridi e sull'alimentazione a idrogeno. Alla necessità di incentivi strutturali Adolfo de

Stefani Cosentino, presidente dell'associazione di dealer Federauto, ha aggiunto quella di una riforma fiscale che porti l'imposizione sulle auto, soprattutto aziendali, a livelli paragonabili a quelli degli altri Paesi europei, in termini di detraibilità e di ammortamento.

Il ruolo del renting. Iniziative simili, ha sottolineato Massimiliano Archiapatti, presidente dell'**Aniasa**, l'associazione delle aziende del mondo del noleggio, porterebbero molteplici benefici, come dimostra la stretta correlazione esistente negli altri Paesi tra la fiscalità e l'anzianità del parco circolante: favorire fiscalmente il noleggio significa, infatti, permettere l'immissione sul mercato di un maggior numero di vetture usate fresche, meno inquinanti e più sicure, accessibili anche da chi, a causa degli elevati costi, non se ne può permettere di nuove. Per arrivare a questi risultati, però, secondo Simonpaolo Buongiradino, presidente di Federmotorizzazione (associazione che raccoglie gli attori della mobilità), è necessario creare una cultura anche nelle persone chiamate a decidere, quel mondo politico che spesso legifera senza la necessaria competenza e che dovrebbe affrontare temi importanti come la definizione dell'Iva sulle auto utilizzate da aziende e titolari di partite Iva. Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto (la maggiore piattaforma di gestione e distribuzione di ricambi originali) ha, invece, lanciato un grido d'allarme sull'andamento dei costi dei carburanti, che è necessario tenere sotto controllo perché impattano pesantemente sui costi della logistica, oggi più che mai essenziale come ha dimostrato la pandemia, nel corso della quale le imprese del settore sono riuscite a garantire, a prezzo di sforzi considerevoli, la continuità del servizio. Infine, Chiara Palermo, responsabile delle relazioni istituzionali dell'Assilea (associazione delle società di leasing) ha chiesto al governo e alla classe politica velocità e concretezza nella realizzazione di quanto è stato promesso ed è più che mai necessario, dallo snellimento normativo alla realizzazione delle infrastrutture, partendo, per esempio, dall'estensione degli incentivi per gli strumenti di ricarica dei veicoli elettrici, oggi previsti solo in caso di acquisto, anche alla locazione finanziaria.