ANIASA: tutti i numeri del noleggio in Italia nel 2020

MASSIMILIANO ARCHIAPATTI, PRESIDENTE DI ANIASA, HA PRESENTATO I DATI DEL 20ESIMO RAPPORTO ANIASA: NEL 2020 TIENE IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE, MA FRENA IL BREVE TERMINE E IL CAR SHARING. IL COVID-19, DUNQUE, HA COLPITO, MA C'È OTTIMISMO PER IL FUTURO...

Giacomo Macrì

Tra lockdown, misure restrittive, smart working e turismo pressoché inesistente, il settore del noleggio nel 2020 ha subito una forte battuta d'arresto. Lo ha spiegato, numeri alla mano, il presidente di ANIASA, Massimiliano Archiapatti, durante la presentazione del 20° Rapporto dell'associazione.
La luce in fondo al tunnel, però, si inizia a intravedere e l'Italia sta ripartendo, si sta rimettendo in moto grazie anche alla campagna vaccinale che negli ultimi mesi sta proseguendo a pieno ritmo.
In questo incontro virtuale con la stampa, organizzato lo scorso 16 giugno, dunque, il presidente di ANIASA ha dichiarato: "La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro 6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità".
Ma vediamo adesso in sintesi i numeri del noleggio esposti durante la conferenza stampa e i dati relativi al 2020.

IL NOLEGGIO VEICOLI NEL 2020

Archiapatti ha poi sottolineato che la crisi della domanda indotta dalla pandemia non ha risparmiato nessuno e che il noleggio veicoli è stato fortemente coinvolto. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, arrivando a rappresentare il 25% del mercato, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 525.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 350.000 dell'anno scorso, un calo verticale del 33%.
L'intero comparto ne ha pesantemente risentito e si è attivato per superare le difficoltà utilizzando quella che da sempre rappresenta l'arma vincente del settore: la capacità di adattarsi ai tempi e di anticipare le esigenze della clientela, in termini di flessibilità e di professionalità nell'offerta.
Il breve termine, come anticipato, è stato fortemente penalizzato dalla

sostanziale scomparsa dell'attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale non è stato in grado di compensare le pesantissime perdite.
Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto nel 2020 una riduzione dei traffici del 72%.

IL CROLLO DEL BREVE TERMINE

In tutta l'industria automotive, il noleggio a breve termine è stata la vera vittima del Covid-19. Aver fermato i viaggi e gli spostamenti, infatti, ha determinato un crollo della domanda: su dieci noleggi operati l'anno prima, sei sono mancati. Quelli rimasti sono stati soprattutto quelli derivanti dal noleggio a lungo termine come pre-leasing e sostituzioni, che durano di più, ma rendono di meno.

ma per singolo giorno è diminuito del 15%.
Dal punto di vista del turnover, gli operatori del noleggio a breve termine hanno sviluppato nel 2020 un giro d'affari pari a quasi 595 milioni di euro, registrando un decremento del 52% rispetto al 2019. La perdita rispetto all'anno precedente ammonta a ben 639 milioni di euro.

NBT: L'ANALISI DELLA FLOTTA E LE IMMATRICOLAZIONI

Nel 2020 le società di noleggio, a causa di una domanda in ribasso rispetto al 2019, hanno diminuito il numero dei veicoli a disposizione; la flotta media si è attestata a quasi 85.000 veicoli (84.719) con una diminuzione del 34%.
La flotta media delle vetture degli operatori del noleggio è distribuita tra i segmenti come segue: il segmento A pesa il 14%, il segmento B il 35%, il segmento C il 28%. Le auto superiori e quelle alto di gamma, segmenti D, E e F, pesano complessivamente il 24%. È interessante notare come il peso dei segmenti A e B nel 2020 si sia ridotto rispettivamente di 3 e 4 punti percentuali rispetto al 2019, a fronte di un incremento delle utilitarie (segmento B) che hanno guadagnato 5 punti percentuali di quota.

ANIASA: indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2020	2019	var %
Fatturato	516.648.478	1.152.362.581	-55,2%
Giorni noleggio	18.297.170	34.261.890	-46,6%
Flotta media	75.324	118.805	-36,6%
Utilizzo	66,6%	79,0%	-15,8%
Numero noleggi	1.912.494	5.054.939	-62,2%
Durata	9,6	6,8	41,2%
Fatturato per noleggio	270,1	228,0	18,5%
Fatturato per giorno di noleggio	28,2	33,6	-16,0%
Flotta di picco massimo	94.465	165.766	-43,0%
Flotta di picco minimo	56.430	78.248	-27,9%
Vetture acquisite in leasing o noleggio	20.299	55.549	-63,5%
Immatricolazioni	31.889	82.161	-61,2%
Valore medio immatricolazioni	17.679	17.432	1,4%
Furti	646	1.696	-61,9%
Appropriazioni indebite	109	149	-26,8%

I giorni di noleggio sono crollati del 43%, mentre la durata media dei noleggi aumentava della stessa percentuale, passando da 7 a 10 giorni. In termini di valore, ogni noleggio ha prodotto il 22% in più di fatturato,

Massimiliano Archiapatti, presidente di ANIASA.

Parlando di immatricolazioni, invece, ANIASA segnala che la contrazione così accentuata della domanda ha costretto i noleggiatori ad acquistare nel 2020 poco più di 36.000 veicoli, registrando una diminuzione del 59% rispetto al 2019. Le vetture comprate sono state 31.889 e i furgoni 4.165.
Il valore medio delle auto immatricolate, invece, è stato nel 2020 pari a 17.679 (+1,4%), quello dei furgoni è stato pari a 20.314 (in contrazione di appena 1 punto percentuale rispetto al 2019). Per comprare i veicoli le società di noleggio a breve hanno speso complessivamente oltre 648 milioni, di cui quasi 564 milioni per l'acquisto delle auto e oltre 84 milioni per comprare i furgoni.

LA CRESCITA "FRENATA" DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020).
Nell'anno del Covid, la flotta dei veicoli a noleggio a lungo termine è cresciuta di oltre il 7%: se nel 2019 in

media 860.000 persone guidavano un mezzo con la formula del noleggio a lungo termine, lo scorso anno sono salite a 923.000.
Le società di noleggio a lungo termine hanno immatricolato nel 2020 quasi 213.000 vetture, registrando un decremento del 25%. La penetrazione delle immatricolazioni delle vetture a noleggio a lungo termine sul totale del mercato ha raggiunto nel 2020 il 15%, quasi un punto in più rispetto all'anno precedente.
La distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento non ha evidenziato particolari variazioni rispetto al 2019. Il segmento C (medie) è il più importante con un peso del 40% sul totale delle immatricolazioni di vetture. Segue il segmento D (medie - superiori) che ha guadagnato due punti di quota percentuale arrivando a pesare il 25%. Ridimensionati di quasi un punto i segmenti A (city car) e B (utilitarie), che pesano rispettivamente l'11% e il 21%. Chiudono la classifica i segmenti delle superiori e delle alto di gamma che complessivamente pesano il 3%.
Sul versante delle alimentazioni nel 2020 è accaduto che tutte le categorie di auto a motore termico hanno diminuito le immatricolazioni. Invece le ibride hanno più che raddoppiato i volumi, passando da quasi 18.000 unità nel 2019 a oltre 38.000 nel 2020. Hanno quasi triplicato le vendite le vetture elettriche che hanno raggiunto nel 2020 quasi 11.000 unità.

Il diesel, anche se resta la categoria più acquistata dagli operatori con il 56,5% di quota, ha perso quasi 11 punti percentuali rispetto al 2019. Destino meno duro per le vetture a benzina, che cedono 4 punti di quota, arrivando a pesare quasi il 18%. Ottimo salto delle ibride che balzano dal 6% al 18%. Mentre le elettriche dall'1% al 5% grazie all'introduzione da parte delle società di noleggio di formule che prevedono la fornitura combinata delle vetture elettriche e le installazioni delle colonnine di ricarica.

una contrazione del 53% rispetto agli oltre 13 milioni del 2019. Dal punto di vista della flotta, il decremento è stato meno vistoso rispetto a quello dei noleggi. Tra attività a flusso libero e quelle station based, le vetture disponibili per il car sharing nelle città italiane sono state quasi 6.000 contro le circa 8.000 del 2019, segnando una diminuzione del 27%.
Nel 2020, spiega ANIASA, sono cambiate anche le abitudini di utilizzo del car sharing: sono diminuiti i noleggi in centro città e aumentati quelli in periferia. Inoltre, gli utilizzi del car sharing si sono distribuiti in modo più uniforme nell'arco della giornata rispetto agli anni precedenti, in cui si concentravano soprattutto nelle classiche ore di punta.
In ogni caso, l'Associazione ha sottolineato il fatto che gli operatori di questo settore stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

ANIASA: indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2020	2019	Var. 20 vs 19
Fatturato totale	7.879.133.555	7.726.790.128	2,0%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli	5.592.182.309	5.606.488.226	-0,3%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli > 12 mesi	5.287.088.664	5.250.837.905	0,7%
Flotta circolante veicoli al 31/12 per contratti con durata > 12 mesi	933.742	912.004	2,4%
Flotta media per contratti di noleggio veicoli >12mesi	922.873	859.959	7,3%
Canone medio su contratti di noleggio veicoli >12 mesi	477	509	-6,2%
Immatricolazioni auto	212.867	282.001	-24,5%
- di cui immatricolazioni diesel	56%	67%	-11pts
Vetture usate	189.248	183.307	3,2%

IL CAR SHARING

Anche il car sharing, come il noleggio a breve termine, ha subito un duro contraccolpo. Si stima, infatti, che tutti gli operatori operanti nel Belpaese abbiano erogato oltre 6 milioni di noleggi, registrando

"Dopo un anno terribile come quello trascorso guardiamo con fiducia alle opportunità presenti come mai prima sullo scenario della mobilità e siamo pronti, da protagonisti, a rimettere in moto l'ottimismo", ha concluso Massimiliano Archiapatti.

UN TAGLIO NETTO ALLE EMISSIONI

La Commissione Europea ha presentato nel corso dell'estate "Fit for 55", un piano strutturato per accelerare il cambiamento climatico. Ecco quale sarà il ruolo dell'automotive e, nello specifico, del mondo del noleggio

di Pietro Teofilatto

Un pacchetto di misure su clima ed energia molto articolato, che farà epoca e vedrà coinvolti tutti i settori produttivi, in primis l'automotive. E con forti impegni economici e sociali in materia di ambiente, energia, trasporti, consumo del suolo e politiche fiscali, agendo su vari fronti, regolamentari, industriali e fiscali.
"Fit for 55" è la proposta che la Commissione Europea ha presentato a metà luglio come passaggio fondamentale per raggiungere entro il 2030 l'obiettivo dell'abbattimento del 55% delle emissioni di CO_2 rispetto al 1990, accelerando il percorso per portare al loro azzeramento nel 2050, in linea con il Green Deal del 2019.

Pietro Teofilatto, Aniasa

L'Europa intende quindi assumere la leadership nel cambiamento climatico, ambito in cui il consumo di energia fossile è certamente uno degli agenti negativi.

LE PROPOSTE PER L'AUTOMOTIVE

L'automotive rientra in pieno nella prospettata rivoluzione ambientale, che vuole anche essere un nuovo volàno industriale. La Commissione ritiene necessaria una combinazione di misure per affrontare l'aumento delle emissioni nel trasporto su strada e pertanto propone "standard più rigorosi sulle emissioni di CO_2 per auto e furgoni", in modo da "accelerare la transizione verso una mobilità a emissioni zero". A tal fine, le emissioni medie dei nuovi veicoli dovranno diminuire del 55% dal 2030 (a fronte dell'attuale target del 37,5%) e del 100% dal 2035 (rispetto ai livelli del 2021). Di conseguenza, tutte le auto immatricolate a partire dal 2035 dovranno "essere a emissioni zero".
In altri termini: dal 2035 saranno bloccate le vendite di automobili nuove a combustione interna, non si potranno cioè più produrre autovetture con alimentazioni a benzina o diesel, ma anche ibrido-plug in. E dal 2035 decorreranno comunque i 15 anni che mancheranno per arrivare al 2050 per gestire il ciclo vita degli ultimi veicoli con motore tradizionale già prodotti e immessi sul mercato.

ADEGUARE LE INFRASTRUTTURE:

La strada verso l'elettrico è ormai ufficialmente tracciata dalla Commissione, che cita anche l'indirizzo di varie Case automobilistiche a produrre esclusivamente veicoli elettrificati, da qui a 6-9 anni, e l'orientamento di molti Paesi UE a vietare la circolazione di veicoli ad alimentazione endotermica nelle maggiori città. La progressiva transizione verso i veicoli elettrici è partita, ma non si dimentichi che la loro presenza nell'intero contesto europeo è ancora molto limitata, per vari motivi.
Per garantire agli automobilisti di poter ricaricare o rifornire i propri veicoli, la Commissione dovrà

L'imposizione dall'alto delle nuove alimentazioni potrebbe scontrarsi con un mercato che necessita di maggior tempo per tale rivoluzione

infatti chiedere agli Stati membri un potenziamento della rete di ricarica in linea con le vendite di auto a emissioni zero e l'installazione di punti di rifornimento a intervalli regolari sulle principali autostrade: ogni 60 chilometri per le elettriche e ogni 150 chilometri per fare il pieno di idrogeno.
L'Acea, l'associazione dei Costruttori europei, evidenzia però che a fine 2020 le stazioni di ricarica per l'elettrico erano solo 225mila (dislocate per il 70% in Olanda, Francia e Germania) e quelle per l'idrogeno solo 125. Un problema non da poco, visto che i tecnici della Commissione avevano indicato la necessità di una rete pubblica di ricarica di 6 milioni di colonnine per la riduzione di CO2 desiderata. In Italia abbiamo superato le 13.500 colonnine e nel PNRR sono stanziati 750 milioni per raggiungere quota 100.000 entro il 2030, un obiettivo ambizioso e impegnativo.

VERSO UN DISCUTIBILE AUMENTO DEI CARBURANTI

In un'ottica "verde" la Commissione propone anche una maggior tassazione sui carburanti, un aumento delle accise di 10 centesimi per gasolio e benzina. Però, è bene ricordare, che in Francia una simile decisione causò nel 2018 la forte protesta dei Gilet Gialli e che aumentare la tassazione incide sull'intero sistema economico, coinvolgendo imprese e cittadini. In tale contesto, è bene ricordare anche i grandi vantaggi del gasolio, non solo per il trasporto pesante, ma anche per le auto aziendali: in quanto è ancora oggi la soluzione più efficiente e che, a parità di chilometraggio, offre consumi ed

Un lungo iter

Il pacchetto di proposte della Commissione Europea dovrà comunque essere sottoposto a un lungo e articolato iter autorizzativo: sarà, infatti, valutato da ogni Paese dell'Unione e quindi oggetto di discussione nei vari organi comunitari. Nel corso dei prossimi mesi non sono quindi escluse modifiche alle misure, anche sostanziali.

La crescita delle alimentazioni elettrificate Giugno 2021 vs Giugno 2020

Analisi di mercato	Giugno 2021	Giugno 2020	Diff. mese %
Bev (elettrici)	7.005	2.236	213,28%
Phev (ibridi plug-in)	7.100	1.644	331,87%
Bev + Phev	14.105	3.880	263,53%
Percentuale su tutte le alimentazioni	9,41%	2,91%	6,50%
Tutte le alimentazioni	149.917	133.299	12,47%

Fonte: Motus-E

Diffusione degli EV (% su parco circolante) Top 5 in UE

Svezia	32,2%
Paesi Bassi	25,1%
Finlandia	18,1%
Danimarca	16,4%
Germania	13,5%

Fonte: Acea

Punti di ricarica (% sul totale UE) Top 5

Paesi Bassi	29,7%
Francia	20,4%
Germania	19,9%
Italia	5,8%
Svezia	4,6%

Fonte: Acea

emissioni inferiori. Considerando i rilevantissimi investimenti necessari per acquisire energie da fonti rinnovabili, il processo di decarbonizzazione va accompagnato con ogni soluzione tecnologica. Ad esempio, per i trasporti sarebbe più profittevole una maggior attenzione ai bio-carburanti, già pronti e neutrali rispetto alla CO2, ma poco considerati da "Fit for 55", così come per gli edifici una maggiore coibentazione. Anche perché i veicoli a combustione interna nel 2030 saranno ancora decine di milioni in Europa. L'imposizione dall'alto delle nuove alimentazioni potrebbe scontrarsi con un mercato che necessita di maggior tempo per tale rivoluzione. Non si dimentichi che attualmente le emissioni delle auto in Europa sono l'1% di quelle globali e che in Italia in condizioni di consumi normali il gettito tributario arriva a 40 miliardi l'anno: con la scomparsa del petrolio occorrerà trovare altre forme di tassazione.

RIFLESSI PER LE FLOTTE AZIENDALI: PIÙ GREEN GRAZIE AL NOLEGGIO

L'impianto della proposta UE è stato monitorato da Leaseurope con gli uffici della Commissione e non ci sono obblighi specifici per le flotte aziendali riguardanti i veicoli a basse e zero emissioni, i cui valori saranno misurati in base alle nuove regole WLTP, così come per tutti i veicoli. Risulta evidente che, in relazione al più elevato turnover, le flotte a noleggio sono il più rapido volàno per l'introduzione nel parco circolante di veicoli ad alimentazione alternativa. La recente previsione del DL Sostegni bis di incentivi per l'usato Euro 6, a fronte della rottamazione di veicoli ante Euro 4, promuove proprio una maggior diffusione nel parco circolante di queste tipologie. I dati del primo semestre 2021 confermano che in Italia il principale conduttore dell'ascesa dei veicoli più ecocompatibili è sempre il noleggio a lungo termine, che ha rappresentato sul totale del mercato nazionale il 31% delle immatricolazioni di autovetture elettriche e ben il 48% delle ibride.

> Risulta evidente che, in relazione al più elevato turnover, le flotte a noleggio sono il più rapido volàno per l'introduzione nel parco di alimentazioni alternative

Aniasa al Tavolo Automotive del MISE

Anche l'Italia, dunque, si trova di fronte ad una storica transizione tecnologica. Il passaggio dall'auto tradizionale a quella elettrica, da un lato, avrà indubbi effetti benefici sotto il profilo ambientale, ma dall'altro porrà grandi interrogativi sull'occupazione nel settore. Aniasa sta partecipando insieme alle altre componenti della filiera industriale e dei servizi automotive al Tavolo di confronto aperto a luglio al MISE dal Vice Ministro Gilberto Pichetto. Si ritiene fondamentale che il rispetto del principio di neutralità tecnologica, vale a dire la transizione verde della mobilità, sia sostenibile anche da un punto di vista industriale, infrastrutturale e sociale.
Per gli uffici confindustriali, c'è il rischio che le proposte dell'UE impattino fortemente sul settore automotive, rischiando di danneggiare l'industria manifatturiera e della componentistica. Quindi, è importante definire regole sostenibili per permettere alle imprese di programmare le attività. E serve un progetto di politica industriale europeo per difendere la competitività del Continente nel confronto con l'America e la Cina.