

# LA LUCE IN FONDO AL TUNNEL



Il 20esimo Rapporto Aniasa evidenzia a chiare lettere la sofferenza del Rac e del car sharing, mentre il Nlt, pur nelle difficoltà, ha tenuto botta. Ora, però, con l'avanzata della campagna vaccinale, si intravedono segnali incoraggianti. E le società del settore vogliono essere protagoniste della mobilità futura

tazioni agli spostamenti, di incertezza finanziaria e sanitaria, e i numeri lo testimoniano.

## IL TREND DEL GREEN

Anche se alcuni trend, come quello del green, hanno proseguito la loro forte ascesa, se si

pensa che le ibride immatricolate dal settore del noleggio (38.000 in totale) sono cresciute del +113% rispetto al 2019, mentre le elettriche del +189%, con 10.800 unità. Specie nel noleggio a lungo termine, le quote del gasolio e della benzina sono calate, mentre quella delle ibride è aumentata dal 6,3% al 17,9% e quella delle

elettriche dall'1,3% al 5,1%. Il renting, dunque, resiste e si fa pioniere dell'automotive.

Numeri dunque, come detto, attesi ma ciò che fa ben sperare è notare come il Nlt abbia retto, sintomo di una trasformazione, un'evoluzione che ha ormai preso il là e che si concretizzerà sempre più con il passare del tempo. Insomma, si vuole guardare al domani ed è anche per questo che Aniasa ha deciso di cambiare il proprio nome esteso in "Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing Mobility e dell'Automotive Digital". D'altronde il settore ha fatto registrare record su record, anno dopo anno, nelle nuove immatricolazioni e nel fatturato complessivo. Solo

di Simone Gervasio

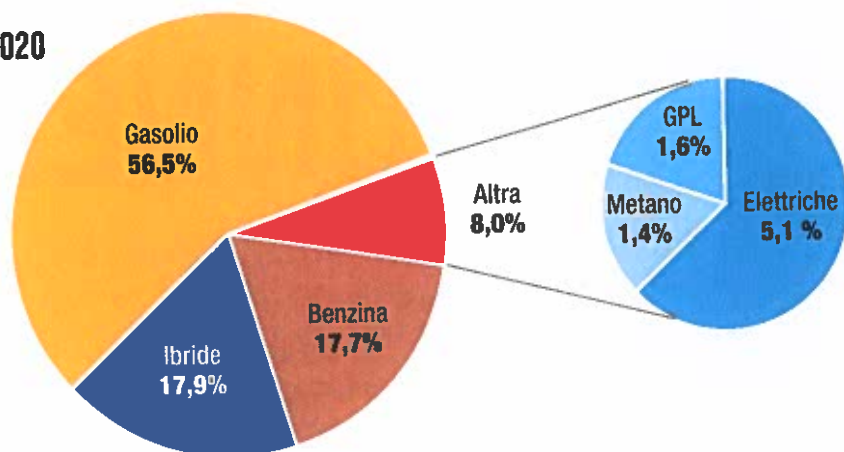
**I**l Covid ha colpito tutto il settore del noleggio, ma se quello a breve termine ha pagato le conseguenze peggiori, il noleggio a lungo termine invece ha tenuto botta e si prepara a fare da volano per la ripartenza. È questo quanto emerge dal Rapporto Aniasa - l'annuale bilancio dell'associazione che rappresenta all'interno di Confindustria il settore servizi della mobilità -, giunto alla ventesima edizione, e che quest'anno ha avuto l'ingrato compito di tirare le fila di un anno, il 2020, che resterà negativamente nella storia.

I mondi del noleggio e della mobilità in sharing non potevano non accusare mesi e mesi di limi-

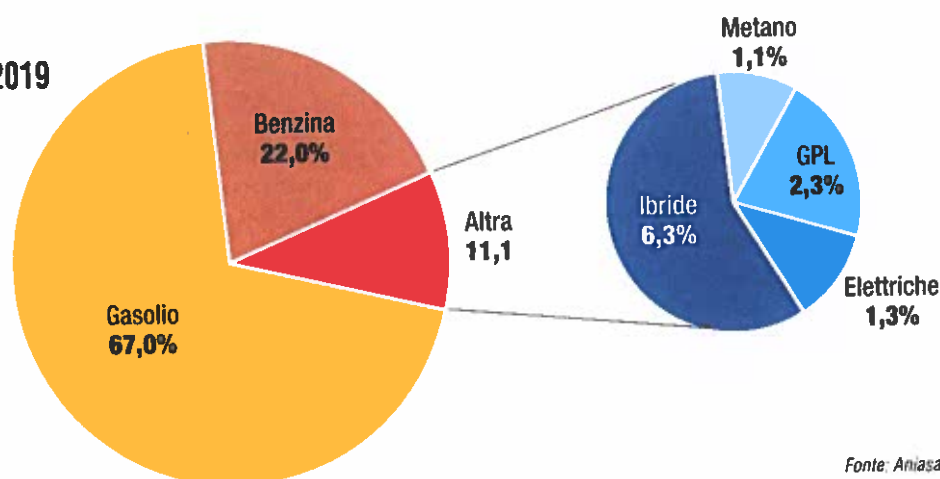
Le flotte del noleggio sono sempre più connesse: dalle 700mila unità del 2019, si è arrivati ora a 795mila e le previsioni parlano di 900mila veicoli connessi entro il 2022

## IMMATRICOLAZIONI VETTURE PER ALIMENTAZIONE

2020



2019



Fonte: Aniasa

la pandemia ha portato a una brusca frenata, facendo scendere le immatricolazioni dalle 520.000 del 2019 alle 355.000 dello scorso anno (-32%). Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, d'altra parte, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. Vediamo ora l'andamento dei singoli settori.

### NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Le note liete emerse dal Rapporto vengono soprattutto da questo comparto. Contrariamente alle aspettative, infatti, il fatturato del Nlt è cresciuto del +2% rispetto all'anno precedente, anche se il settore si è dovuto adeguare ai tempi. Sono aumentate infatti anche le proroghe ai contratti e le sofferenze creditizie.

La flotta è cresciuta del +2,4% arrivando a 933.742 veicoli, mentre le immatricolazioni sono calate del -24,5% (212.867 unità) e il canone medio è calato del -6%. In crescita, infine, la vendita delle auto usate (+3%). Servizi più flessibili e propensione a venire incontro alle esigenze del cliente, già sottoposto allo stress dalla situazione pandemica: sono state queste le armi che hanno fatto sì che il Nlt potesse incassare meglio il colpo.

### Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2020	2019	Var. %
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 > 12 mesi	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%

### NOLEGGIO A BREVE TERMINE E CAR SHARING

Diversa la situazione del noleggio a breve termine, affossato dalla quasi totale cancellazione per lunghi periodi dell'anno dei viaggi di lavoro e delle gite turistiche. Il suo fatturato si è difatti dimezzato, essendo diminuito del 52% rispetto al 2019; mentre il numero di noleggi è calato del 60%, come quello delle immatricolazioni (-59%).

Numeri che lasciano poco spazio alle interpretazioni ma che hanno comunque spinto le aziende a reagire,

## Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2020	2019	Var. %
Fatturato (€)	594.702.942	1.234.183.016	-51,8%
Giorni di noleggio	20.697.770	36.482.382	-43,3%
Numero di noleggi	2.098.716	5.291.298	-60,3%
Durata media per noleggio - gg	9,9	6,9	43,0%
Fatturato per noleggio <sup>1</sup> (€)	283	233	21,5%
Fatturato per giorno di noleggio <sup>1</sup> (€)	28,7	33,8	-15,1%
Fatturato per veicolo <sup>1</sup> (€)	7.020	9.646	-27,2%
Utilizzo medio della flotta	66,9%	78,1%	-14,3%
Flotta media	84.719	127.946	-33,8%
Immatricolazioni (auto e furgoni) <sup>2</sup>	36.054	87.238	-58,7%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	1.124	1.127	-0,3%
Occupati diretti	1.747	2.131	-18,0%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	1.124	1.127	-0,3%
Occupati diretti	1.747	2.131	-18,0%

(1) L'indicatore fatturato per noleggio è calcolato dividendo il fatturato totale per il numero di noleggi. L'indicatore fatturato per giorno di noleggio è calcolato dividendo il fatturato totale per i giorni di noleggio. L'indicatore fatturato per veicolo è calcolato dividendo il fatturato totale per la flotta media. (2) Le immatricolazioni non includono i veicoli immatricolati da società non rent-a-car che noleggiavano tali veicoli agli operatori del rent-a-car. Tali veicoli sono invece inclusi nella flotta.

innovarsi e rimettersi in gioco. Il presidente di Aniasa **Massimiliano Archiapatti** ha infatti lodato il settore per la sua abilità e velocità nell'offrire nuove soluzioni adeguate alla situazione con vetture igienizzate e sicure e per il supporto che esse hanno dato nella gestione dell'emergenza sanitaria. Anche il car sharing ha patito molto il Covid. Utilizzare mezzi disponibili anche per altre persone non poteva d'altronde rappresentare una soluzione ideale in periodo di pandemia e dunque non stupiscono i cali delle cifre: meno 53% di noleggi (da 13 milioni a 6 milioni) e meno 27% di veicoli in flotta (da 8.000 a 5.800).

## AUTO CONNESSA

Infine la telematica è uno dei trend che continua a crescere e che ha visto aumentare i suoi numeri anche nel 2020. Le flotte del noleggio sono sempre più connesse: dalle 700mila unità del 2019, si è arrivati ora a 795mila e le previsioni parlano di 900mila veicoli connessi (ovvero il

90% del circolante a noleggio) entro il 2022.

## LA RICERCA DI ANIASA &amp; BAIN

La presentazione dei dati del Rapporto Aniasa 2021 è stata accompa-

gnata dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" condotta dalla stessa Aniasa e da Bain & Company su un campione di 1.000 residenti nelle principali città del Paese, intervistati nel mese di maggio.

Ne è scaturito che gli italiani sono tornati ad usare l'automobile, che resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente) e per chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Di contro le nuove vetture acquistate sono poche e spesso usate. Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere quella vecchia di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micromobilità crescono: boom per gli spostamenti in bicicletta (con 2 milioni di acquisti solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), che però non sostituiscono l'uso dell'auto.

## Il primo trimestre del 2021

Aniasa ha fornito anche un primo sunto del 2021, precisamente del primo trimestre. I numeri parlano di un calo di fatturato del -3,8% rispetto al 2020 per il noleggio a lungo termine e di un -1,3% per le immatricolazioni rispetto al 2019. Insomma una ripresa lenta, causata soprattutto dalla crisi dei chip, anche se continua a crescere la flotta circolante (+6,8%). Numeri ancora negativi per il Rac, che ha fatto segnare un -44% in termini di fatturato, -63% di noleggi e -68% di immatricolazioni.

## Primo trimestre dell'anno a confronto

	1° trim 2021	1° trim 2020	1° trim 2019	Var 21/20	Vari 20/19
<b>NLT</b>					
Fatturato (mln €)	1.413	1.469	1.312	-3,8%	12%
Flotta circolante	955.000	932.000	873.000	2,5%	6,8%
Immatricolazioni	72.000	57.000	73.000	26,6%	-1,3%
<b>RAC</b>					
Fatturato (mln €)	109	106	194	-35%	-44%
Numero di noleggi	358.000	730.000	963.000	-51%	-63%
Immatricolazioni	17.000	38.000	53.000	-54%	-68%

# PRIVATE POWER



Il noleggio ai privati è una realtà in crescita: lo testimoniano i numeri, ma soprattutto le offerte che fioccano sul mercato. Ecco il quadro aggiornato della situazione

di Marco Castelli

**N**onostante il forte impatto del Covid sull'intera filiera dell'automotive (noleggio compreso), il trend che vede sempre più privati scegliere il Nlt non si è fermato. Oggi, le stime di Aniasa parlano di circa 75.000 codici fiscali - senza partita Iva - che si affidano al long term. E l'offerta dei player sta esplorando sempre più anche questo target, comprendendo anche le formule in abbonamento.

## NUMERI RILEVANTI

Ormai quasi tutte le società di noleggio, infatti, hanno nel loro portafoglio prodotti rivolti (alcuni addirittura in maniera esclusiva) ai privati. E i numeri delle singole aziende, rapportati a quelli della flotta e dei clienti, cominciano ad essere significativi.

Arval, ad esempio, dichiara circa 13.000 veicoli, Leasys una quota del 32% sul totale dei clienti in Italia.

Considerando il totale della flotta gestita, ALD Automotive sottolinea una quota intorno al 12% e SIFÀ all'incirca del 4%. Trend in crescita anche nelle captive: Free2Move Lease evidenzia una penetrazione del canale privati di circa il 20%, sempre sul totale della flotta, KINTO di circa il 10%. UnipolRental ha sottoscritto oltre 2.500 contratti soltanto da gennaio ad aprile del 2021. Gli altri player che abbiamo interpellato (Athlon, VWFS e Program non hanno partecipato all'indagine), per policy, non hanno dichiarato numeri, ma per tutti si tratta di un target in crescita.

## IL BINOMIO CON LA SPINA

Perché i privati sono sempre più interessati al noleggio?

“Costo fisso, pacchetti all inclusive, crescente flessibilità dell'offerta”: secondo Aniasa, che stima una convenienza media del 15% rispetto alla proprietà, sono questi i principali fattori vincenti.

Tra l'altro l'assenza di oneri e di rischi legati alla svalutazione dell'auto, uniti all'ammortizzazione dei costi nel tempo, rende il noleggio a lungo termine la formula migliore per sperimentare le nuove motorizzazioni, in particolare l'ibrido plug-in e l'elettrico, e sposare con maggiore tranquillità la transizione energetica.

In conclusione, quello dei privati sta diventando un vero e proprio territorio di conquista per le società di noleggio. Una partita che si giocherà soprattutto, utilizzando una metafora sportiva, con due strategie di gioco principali: la flessibilità e la trasparenza.

## Il B2C che nasce dal B2B

*Un'altra tendenza in crescita da parte dei player del settore è quella di proporre le offerte di noleggio ai privati ai dipendenti delle aziende clienti che non hanno attualmente la vettura assegnata. Una strategia interessante, che parte dalla conoscenza consolidata tra noleggiatore e azienda stessa, e che consente alla società di renting di*

*umentare i volumi contrattuali, allargando la base della clientela, e all'impresa di promuovere un'azione di welfare aziendale, molto importante e apprezzata specie in questo periodo post-Covid. Sappiamo infatti quanto l'utilizzo dell'auto privata rappresenti un'esigenza tuttora molto sentita per le persone di ogni età.*

# INCENTIVI: BASTA STOP&GO

Rispetto al 2019, i primi cinque mesi del 2021 hanno fatto segnare una perdita di oltre 170mila vetture. L'auspicio è che nell'iter di conversione del DL Sostegni bis trovino finalmente spazio interventi strutturali a medio-lungo termine

**P**rossimi al giro di boa, i dati dei primi cinque mesi dell'anno vedono ancora in difficoltà il mercato dell'auto.

Sostenuto dagli incentivi, sembra tuttavia scomparso il pur timido tentativo di ripresa avviato a inizio anno.

Già, perché con 143.000 immatricolazioni registrate a maggio, la perdita secca è di 55 mila vetture rispetto a maggio 2019, un calo del 27,9%, il più pesante degli ultimi mesi. Anche rispetto alle circa 100 mila vetture vendute a maggio 2020, il recupero (+43%) è lontano da pensare ad un superamento della crisi. Che si fa più evidente osservando la situazione gennaio-maggio: il mercato arriva a 741.000 unità, -19,3% sul 2019 quando si

immatricolavano 914.000 auto. Per far fronte alla situazione di emergenza pandemica, il Governo ha messo in campo risorse sostanziose, ma probabilmente non adeguate all'impresa. Per il 2020, tra Decreto Rilancio e Decreto Agosto, il totale è di 350 milioni, a cui si sono aggiunti con la Legge di Bilancio per il 2021 ulteriori 420 milioni come incentivi aggiuntivi per l'acquisto di veicoli sostenibili. E altri 90 milioni per l'installazione di colonnine di ricarica elettrica. La logica dei compartimenti stagni, fondi ad esaurimento previsti per specifiche classi di emissioni, non ha però funzionato, come era facile prevedere. E non è servita a dare il necessario impulso al settore: non c'è stato un vero effetto volano sul mercato.

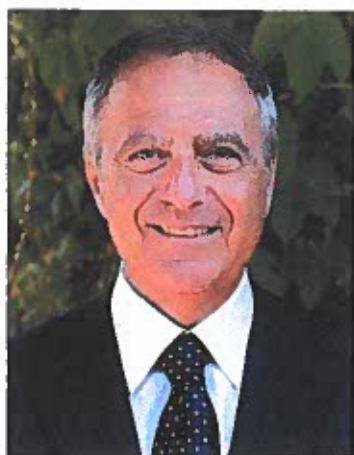
## SOLD OUT

Cosa è successo lo sappiamo bene. La domanda del mercato si è indirizzata prevalentemente e da subito verso auto con emissioni di anidride carbonica comprese tra 61 e 135 g/km, fascia nella quale rientravano molte auto a benzina, a gasolio e ibride. Fatto sta che le risorse per questo tipo di vetture si sono rapidamente esaurite, e ad inizio aprile il relativo fondo è arrivato alla fine.

L'urgente iniezione di 13 milioni di

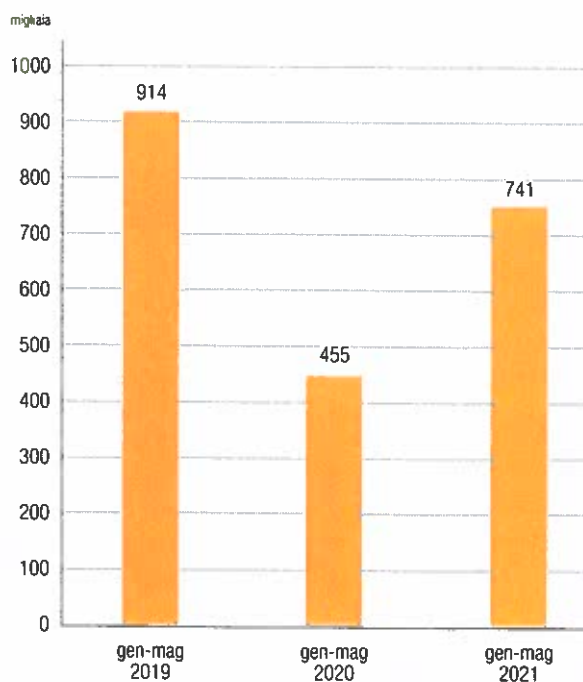
euro aggiuntivi derivanti da fondi residui usufruibili dal 23 aprile si è esaurita in poche ore, utili per incentivare l'acquisto di 8.600 auto. Ed un'analoga situazione si è verificata il 13 maggio, quando, sempre per la fascia 61-135 g/km, si è esaurito in una mattinata un altro stanziamento di 5 milioni, utili in questo caso per 3.300 vetture, sempre con rottamazione. Complessivamente, dunque, dall'ini-

di Pietro Teofilatto



Pietro Teofilatto, Aniasa

## Immatricolazioni autovetture a confronto



Elaborazioni Aniasa su dati Unrae

Immatricolazioni noleggio - Gennaio-maggio 2021 (%)

	Fasce CO <sub>2</sub> (g/km)	Nit	Rac	Privati
INCENTIVI	0-20	5,5	0,9	2,6
	21-60	7,3	0,4	1,6
	61-135	49,3	70,6	70,4
	136-190	31,3	27,3	22,2
	oltre 190	1,9	0,4	1,1
	dato WLTP n.d.	4,7	0,4	2,1
	<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Elaborazioni Aniasa su dati Unrae

zio dell'anno lo Stato ha messo a disposizione per le auto della fascia 61-135 g/km, 268 milioni di euro. Somma che è servita per facilitare l'acquisto (o la prenotazione) per quasi 179 mila auto.

Oggi, a fine giugno, nelle casse dello Stato (solo in teoria, visto che i fondi sono virtuali, essendo anticipati dalle concessionarie, a loro volta rimborsate dalle Case che recuperano dallo Stato l'anno successivo tramite forma di credito d'imposta) sono rimasti circa 176 milioni complessivi, tutti per le auto elettriche e plug-in a basse emissioni (0-60 g/km).

A questi ritmi è probabile che gli stanziamenti si esauriranno alla fine dell'estate.

Quindi il mercato nazionale è, sì interessato all'elettrico ed all'ibrido specialmente nelle grandi città, ma nel resto del territorio si vede ancora maggior interesse nell'acquisto di un veicolo con motore endotermico, probabilmente per intuibili motivi di minor costo e di facilità di gestione. E per questa alimentazione i fondi sono esauriti.

**IL DL SOSTEGNI BIS**

Se nel Decreto Sostegni non c'è stato spazio, l'auspicio è che nell'iter di conversione del DL Sostegni-bis trovino spazio adeguate misure volte a sostenere il settore, favorendo il rinnovo di un parco circolante che è diventato stucchevole ripeterlo, molto

anziano. Secondo i più recenti dati ACI, infatti, nel 2020 è ulteriormente invecchiato portando l'età media a 11 anni e 10 mesi, tra i più vetusti d'Europa.

Il settore automotive ha bisogno di interventi strutturali a medio-lungo termine, sia per accompagnare una difficile transizione tecnologica ed

È obbligatorio passare da una logica "spot" ad un intervento di sistema, per dare un quadro di riferimento chiaro ed adeguato e pianificare gli acquisti senza preoccupazioni di esaurimento fondi

ambientale, sia per evitare un mercato "stop & go", tra improvvise ripartenze quando sono disponibili gli incentivi e altrettante repentine frenate quando questi terminano in poche ore.

Pare che il Parlamento intenda rinnovare gli incentivi per le auto con motore termico (quelli per l'auto elettrica, eccessivi rispetto all'andamento del mercato, sono confermati) con altri 400 milioni di euro.

Ma è obbligatorio passare da una logica "spot" ad un intervento di sistema, per dare un quadro di riferimento chiaro ed adeguato, per programmare, da un lato, la produzione nazionale e, dall'altro, pianificare gli acquisti senza preoccupazioni di esaurimento fondi.

In quest'ottica, sarebbe necessario equiparare gli incentivi tra tutti i veicoli a basso impatto ambientale, annullando le differenze di incentivo tra elettrico, ibrido e termico Euro 6 di ultima generazione.

Si tratta di abbattere una giungla di interventi, che finisce con confondere, soprattutto considerando che per superare la soglia emissiva basta poco, come un diverso allestimento del veicolo o il tipo di pneumatici, che ne fanno aumentare peso e consumi.

**Il superpotere green del noleggio**

*Da sempre il noleggio ricopre una posizione di eccellenza sui temi della mobilità sostenibile. La composizione delle flotte, continuamente rinnovate con veicoli a basse emissioni, rende il paragone col circolante medio italiano disarmante. E i dati dei primi mesi del 2021 lo confermano. Anche se i volumi sono sottodimensionati rispetto al 2019 si rileva un deciso indirizzo verso vetture di minor impatto ambientale tanto che il settore si conferma nel rappresentare il maggior acquirente di auto elettriche ed ibride, rispettivamente con il 31 ed il 48% del mercato nazionale. C'è però molto di più: il cosiddetto superpotere*

*green del noleggio. Al termine del ciclo di produzione i veicoli sono smessi alimentando il mercato dell'usato con prodotto fresco, sottoposto costantemente a controlli e manutenzione. Solo nel 2020 sono stati venduti oltre 280mila veicoli tutti Euro 6 ex noleggio. Per accelerare sul serio il rinnovo del parco, raggiungendo le fasce di contribuenti con reddito medio-basso, è fondamentale l'estensione di politiche incentivanti anche ai veicoli usati di ultima generazione Euro 6, ibridi o elettrici, più facilmente accessibili dal punto di vista economico, come quelli ex noleggio.*