

UNA QUESTIONE PRIVATA

Il noleggio a lungo termine sta diventando una formula di acquisizione dell'auto sempre più "familiare" per i privati. Lo dimostrano i numeri.

di Marina Marzulli

Da scelta di nicchia a fenomeno significativo e non più trascurabile: il noleggio a lungo termine dei privati riguarda il 15% della flotta, mentre in termini di giro d'affari arriva circa al 25% del totale (dati Rapporto Aniasa 2021). I numeri esatti li ricorda il Direttore generale di Aniasa, **Giuseppe Benincasa**: "Il noleggio ai privati è un nostro cavallo di battaglia, e siamo gli unici ad avere i dati precisi al millimetro: parliamo di 99.379 contratti fatti a privati con codice fiscale e 51.841 contratti a privati con partita iva, cioè il classico professionista. La quota di privati con codice fiscale sul noleggio

è di 9,6% e quella di privati partita iva il 5%, quindi di fatto i privati rappresentano quasi il 15% del canale". Si tratta di quasi centomila privati con codice fiscale e quasi 52mila privati con partita iva, su una flotta circolante a noleggio totale di poco più di un milione di mezzi.

LA FORMULA IDEALE PER L'ELETTRICO

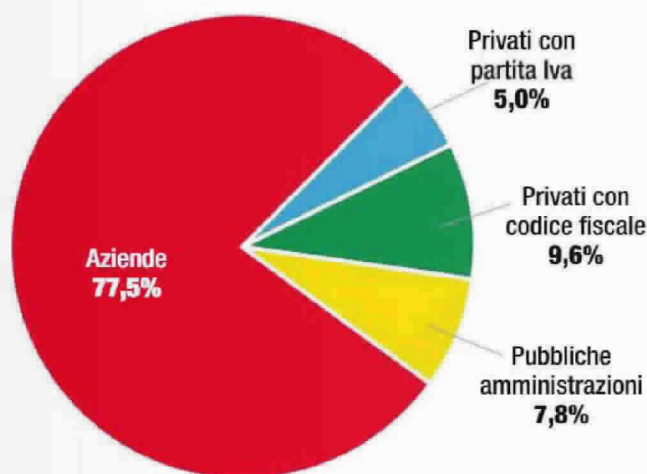
La penetrazione del noleggio a lungo termine presso i privati viene da lontano, avendo gli operatori investito per anni su questo segmento di clientela. Ed oggi anche i costruttori offrono tale servizio, in quanto

sistema ideale per far accedere i clienti alle alimentazioni elettriche, sollevandoli dalle incognite legate alla tenuta delle batterie. Il Nlt è infatti in prima linea nell'adozione dei nuovi propulsori green. Spiega Benincasa: "Almeno la metà dei privati noleggia un elettrico e ibrido perché tramite la attrica nel medio di gamma costa sui 55mila euro) di manutenzione e, soprattutto, di valore residuo. Con un diesel o un benzina sai più o meno qual è il valore dell'auto dopo tot anni, con un EV non lo sai, anche perché la tecnologia è in continua evoluzione. Perciò il privato si rivolge al noleggio, così non ha il rischio di ritrovarsi con un bene che non vuole più nessuno. Anche per questo è paradossale la scelta del Governo di togliere il noleggio dagli incentivi".

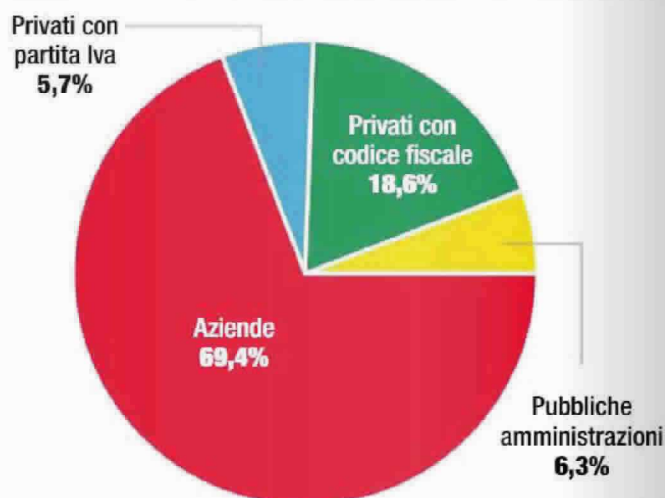
UN AFFARE DA OLTRE UN MILIARDO DI EURO

I contratti di noleggio hanno prodotto nel 2021 un fatturato di oltre 6 miliardi di euro. Le realtà aziendali appor-

Distribuzione della flotta circolante per tipologia di cliente



Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di cliente



tano la maggior parte del fatturato da contratti di noleggio: oltre 4,2 miliardi di euro, pari a quasi il 70% del fatturato da noleggio.

Tuttavia, il vero fenomeno di questi ultimi anni è il boom dei contratti di noleggio ai privati (intendendo esclusivamente i soggetti registrati solo con codice fiscale), che hanno raggiunto nel 2021 il 19% del giro d'affari (pari a 1,126 miliardi di euro) e che superano il 24% se si considerano anche i soggetti privati con partita IVA (per esempio professionisti, ditte individuali), che fatturano 349 milioni di euro.

Con il passare degli anni, e specialmente negli ultimi in cui si intrecciano le complessità della transizione delle alimentazioni, il noleggio a lungo termine sta diventando una formula di acquisizione dell'auto sempre più "familiare" per i privati, perché di fatto prevede un uso esclusivo dell'autovettura, liberando al tempo stesso l'utilizzatore da una serie di incombenze tipiche della proprietà.

LA CRESCITA DELLA PAY-PER-USE MOBILITY

Un aspetto parallelo da considerare è l'onda della pay-per-use mobility come alternativa all'acquisto (pay-per-own): che si tratti di noleggio a lungo termine o di forme più innovative di servizio come quelli offerti nella galassia del car sharing, il consumatore intende fare outsourcing dei rischi percepiti, trasferendoli ai fornitori di mobilità, disponendo quindi di un'auto nuova, non inquinante. Senza assumersi i rischi connessi alla proprietà di un bene, la cui rivendita è potenzialmente difficile da attuare in un prossimo futuro.

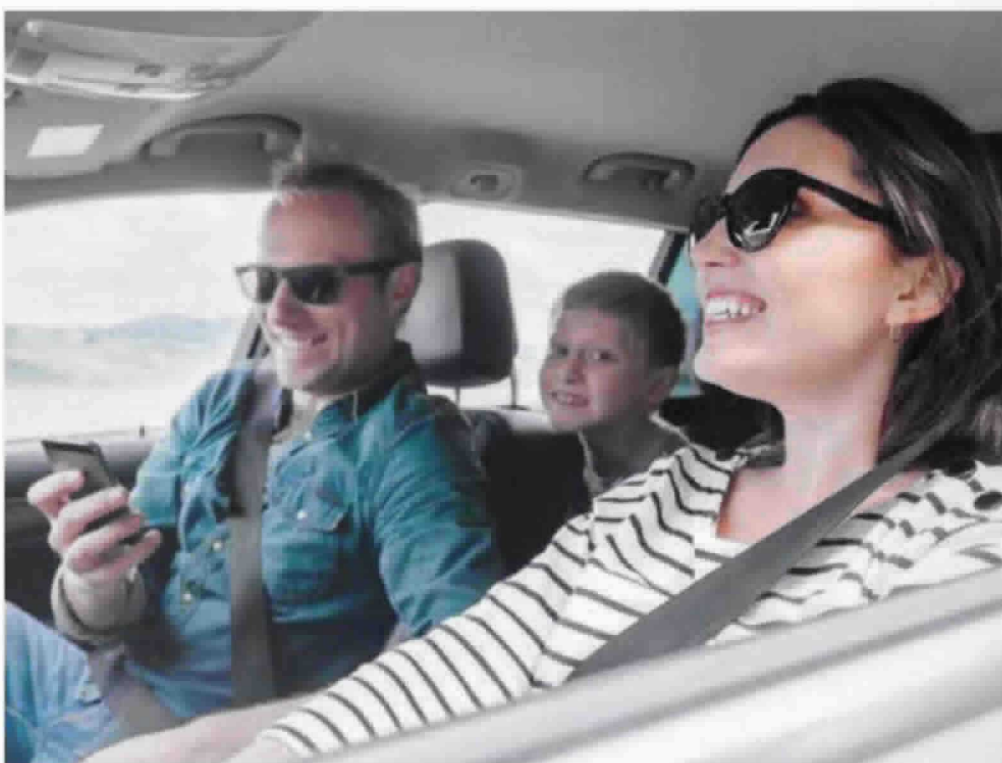
Nel frattempo, modelli come il Mobility as a Service ed il Corporate car sharing, miranti ad una mobilità sempre più condivisa, stanno portando ad una diffusione del modello

Fatturato da contratti di noleggio per tipologia di cliente

	2021
Fatturato da contratti di noleggio (compreso il rinoleggio)	6.070.050.037
- di cui realizzato su privati con codice fiscale	1.126.628.367
- di cui realizzato su clienti privati con partita IVA	349.019.249
- di cui realizzato su aziende	4.210.463.408
- di cui realizzato sulle pubbliche amministrazioni	383.939.013

Flotta circolante per tipologia di cliente

	2021
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.032.034
- di cui privati con codice fiscale	99.379
- di cui privati con partita IVA	51.841
- di cui aziende	800.007
- di cui pubbliche amministrazioni	80.807



di abbonamento di pay-per-use, con formule sempre più orientate alle esigenze del cliente finale. Lo sviluppo del Digital automotive porterà via via a soluzioni intermedie di noleggio, di "Digital rental", che permetteranno di gestire virtualmente i veicoli attraverso smartphone e piattaforme digitali. Il ruolo delle aziende del comparto

digital automotive sta diventando cruciale per lo sviluppo della sharing mobility, integrando diversi servizi di mobilità in un'unica App, consentendo di programmare i propri spostamenti, pagarli e ricevere informazioni durante il viaggio, anche se questi si fanno con modalità di trasporto differenti e sono gestiti da operatori diversi.



La crescita del noleggio ai privati è determinata dalle sempre più pressanti esigenze di flessibilità, dalla necessità di avvicinarsi all'elettrico senza patemi e dalla "peace of mind" garantita dalla formula. E, quindi, le offerte fioccano sul mercato

di Marco Castelli

Ci sono stati anni in cui il noleggio ai privati veniva considerato dai player del settore un obiettivo da raggiungere in un futuro non ancora ben definito.

Successivamente, è diventato un'opportunità da cogliere. Oggi, invece, siamo di fronte ad una realtà con ancora diverse potenzialità inesprese, ma ormai consolidata. La regola è: se il tuo business è il Nlt, ormai, non puoi non considerare anche il target dei "codici fiscali". E i risultati si vedono concretamente: alla fine

dello scorso anno la flotta circolante delle auto a noleggio guidate dai privati è arrivata a 99.379 veicoli (fonte: Rapporto Aniasa 2021), un numero destinato almeno a raddoppiare nei prossimi anni.

FATTORI VINCENTI

Quali sono i fattori che stanno spingendo la crescita del noleggio ai privati? I primi due sono sotto gli occhi di tutti. Il periodo di forte incertezza che stiamo attraversando, tra la coda lunga della pandemia e la guerra in Ucraina, sta premiando

sempre di più la "peace of mind" (un canone mensile all inclusive senza spese impreviste) che la formula del noleggio sa offrire. Una formula che, in secondo luogo, grazie anche alle declinazioni moderne del mid term e dell'abbonamento, riesce a soddisfare le sempre più pressanti esigenze di flessibilità.

Il terzo elemento collegato è il boom dell'offerta di auto elettrificate: in questo contesto, il renting diventa la soluzione migliore per avvicinarsi a questi veicoli - specie i full electric - senza il gravoso impegno di acquistarli.

Non ultimo, il noleggio sta diventando una strada battuta per guidare un'auto usata (in un periodo in cui quelle nuove non si trovano) ad un prezzo conveniente.

I NUMERI

Il mese scorso abbiamo interpellato i noleggiatori per approfondire i numeri e le offerte del noleggio ai privati: se alcune, come Athlon e Program, non hanno proposte specifiche e stanno continuando a puntare sul B2B, pur guardando con interesse alla nuova frontiera, ci sono aziende per cui i codici fiscali "pesano" ben oltre il 20% sulla flotta totale circolante. Parliamo di realtà come Mercedes-Benz Lease e Compass Rent, per le quali i clienti privati rappresentano rispettivamente il 40% e il 30% della clientela, o di Free2Move Lease (21,8% delle auto noleggate).

Anche le major, però, considerando le forniture consolidate alle grandi aziende che incidono, e non poco, sui numeri, non sono da meno: un quarto della flotta Leasys riguarda questo canale, mentre Arval, ormai, sfiora i 20.000 veicoli guidati da clienti senza Partita Iva e per ALD Automotive i privati si attestano all'incirca al 12% sul parco totale. Anche per UnipolRental siamo attorno all'11%.

La spinta del digitale

La digitalizzazione è destinata a dare un'ulteriore spinta al noleggio ai privati. Le frontiere dell'e-commerce, infatti, offrono la possibilità al cliente di bloccare l'auto che interessa e ricevere l'ordine da firmare in meno di 15 minuti. Un po' come accade in altri settori merceologici, l'esperienza d'acquisto è destinata a diventare sempre più semplice, coinvolgente e gratificante.

I PRINCIPALI PRODOTTI DI NOLEGGIO PER I PRIVATI

Società di noleggio	Prodotti per i privati	Caratteristiche principali
ALD Automotive	ALD Flex ALD 2Life	ALD Flex: da 1 a 24 mesi, senza anticipo, possibilità di restituire il veicolo dopo il primo mese senza penali, km illimitati. ALD 2Life: noleggio a lungo termine (con tutti i servizi tipici della formula) di veicoli usati.
Alphabet	AlphaRent, Mini Subscribe, Alphabet Care Zero Pensieri	AlphaRent: da 1 settimana a 24 mesi, km illimitati. Mini Subscribe: abbonamento rinnovabile mensilmente, consegna dell'auto presso i concessionari Mini. Alphabet Care Zero Pensieri: Possibilità di estinzione anticipata del contratto senza penali in caso di eventi che impattano sulla vita del cliente.
Arval	Core, Noleggio Leggero, Flix Lease, Mid Term, Adaptiv, Re-Lease	Core: durata da 36 a 48 mesi, 100.000 km, valutazione e ritiro dell'usato, consegna a domicilio. Noleggio Leggero: senza anticipo, 60 mesi e 40.000 km (aumentabili su richiesta). Flix Lease: senza anticipo, scelta tra una selezione di veicoli, periodo minimo di 6 mesi (2.500 km inclusi al mese), al termine dei quali si può scegliere se restituire o tenere l'auto. Mid Term: da 1 a 24 mesi, con le offerte Free (da 1 a tre mesi) e Easy (da 4 a 24 mesi). Adaptiv: abbonamento di 199 euro all'anno, 2500 km inclusi nel canone. Re-Lease: noleggio dell'usato certificato Arval, 24 mesi e 20.000 km.
Compass Rent	Offerta dedicata ai privati	Veicolato dai dealer, veicoli in pronta consegna, possibilità di provare l'auto, servizi di assistenza sul territorio.
Europcar	Formule subscription	Nei prossimi mesi Europcar lancerà anche in Italia formule in abbonamento dedicate ai privati, all inclusive, acquistabili on-line e personalizzabili in termini di durata, km e tipologia di vettura.
ES Mobility	Private Lease Full Private Lease Start	Private Lease Full: include manutenzione ordinaria e straordinaria, RC auto senza franchigia, furto/incendio e kasko, assistenza stradale e tassa di proprietà. Private Lease Start: include RC Auto e tassa di proprietà.
Free2Move	Noleggio a lungo termine per privati; Free2Move Rent e Car on demand	Noleggio a lungo termine: tutti i servizi tipici della formula, Iva inclusa, veicoli in pronta consegna. Free2Move Rent e Car on Demand: noleggio a breve e medio termine.
LeasePlan	E-commerce	Sul sito www.leaseplan.com è possibile noleggiare auto e furgoni con consegna gratuita del veicolo presso i centri convenzionati. Per una citycar, si parte da 199 euro al mese senza anticipo, per 36 mesi e 10.000 km all'anno.
Leasys	Be Free, Leasys Miles, Unlimited	Be Free: formula di noleggio a lungo termine che consente di restituire l'auto dopo i primi 18 mesi senza penali, ora disponibile anche su veicoli elettrici e ibridi. Leasys Miles: formula pay per use, 1.000 km inclusi (gli altri si pagano a parte) Unlimited: senza anticipo, km illimitati, riservato ai modelli elettrici e ibridi, ricariche gratuite presso i punti Leasys.
KINTO	KINTO One	Possibilità di anticipo zero, tutti i servizi tipici del Nlt inclusi, integrato con i servizi di connettività forniti dal Gruppo Toyota. A breve arriverà anche KINTO Flex, servizio di noleggio a breve e medio termine in abbonamento.
Mercedes-Benz Lease	Dynamic Lease, FreeLease Switch&go	Dynamic Lease: pay per use, senza anticipo, km illimitati. FreeLease: contratto fino a 24 mesi, che consente di restituire o cambiare la vettura dopo 6 mesi senza penali. Switch&go: consente di integrare nel noleggio a lungo termine un pacchetto di giornate a bordo di un'altra vettura, tutto in un unico canone.
SIFÀ	Offerta dedicata a dipendenti e clienti del Gruppo BPER Banca, Prodotto B2E.	BPER Banca: proposizione del noleggio ai dipendenti e ai clienti del gruppo bancario, attraverso le filiali sparse sul territorio nazionale. Prodotto B2E: proposizione dei servizi di noleggio a lungo termine riservata ai dipendenti delle aziende, clienti e non, soluzioni dedicate disponibili su un minisito web.
UnipolRental	Offerta green Zero pensieri	Offerta green: tutto incluso, con servizi di manutenzione e assistenza, auto sostitutiva o aggiuntiva (Roomy Car), wall-box per la ricarica, energy card Zero pensieri: tutti i servizi del noleggio, con in aggiunta gli pneumatici estivi e invernali, l'auto sostitutiva, franchigie e penali azzerate sui servizi assicurativi.

IL DIVARIO DI MOBILITÀ

di Marina Marzulli

La crisi delle immatricolazioni ha un impatto sulle abitudini del consumatore italiano: "Cresce il divario tra chi può acquistare le auto elettriche (soprattutto nelle metropoli del Nord Italia e nelle flotte aziendali) e chi conserva la vecchia auto (soprattutto al Sud e tra i privati)", spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company. A questo tema è dedicata una ricerca condotta proprio dalla società di consulenza strategica Bain & Company insieme ad Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Il titolo è significativo: "La mobilità che non cambia – Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo". L'auto interessa a tutti, ma non tutti possono permettersi di cambiarla. Oggi gli italiani si muovono

in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare.

ITALIANI AFFEZIONATI ALL'AUTO

Lo studio di Bain & Company e Aniasa analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l'andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l'App Mappe di Apple. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l'auto personale è



Gianluca Di Loreto,
Partner Bain & Company

il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al

PRIMO PIANO

CARO MOBILITÀ

Il ritorno ai luoghi di lavoro

Alla base della ritrovata mobilità degli italiani è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Covid ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-COVID.

+2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022).

IL PIÙ ALTO TASSO DI MOTORIZZAZIONE

In questo contesto, il temporaneo arresto del mercato dell'auto potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare).

Ma c'è un problema: il costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni. Ciò significa che gli italiani si tengono stretta l'auto, ma spesso non possono permettersi di cambiarla. Le nuove forme di mobilità (ad esempio bike sharing e monopattino) sono diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante.

L'ELETTRICO CRESCE SOLO NELLE FLOTTE E NELLE METROPOLI

I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale.

Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, ma rimangono ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatore inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica. È evidente come vi sia una correlazione tra il reddito pro-capite regionale e

la penetrazione dell'auto elettrica. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di ibrido-mild, che però non hanno effetti significativi sulle emissioni complessive.

PIÙ SUV, MENO COMPATTE

La contemporanea crescita dei Suv (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021) non agevola la transizione elettrica, a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino. È quindi inevitabile una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (con la contrazione del segmento A dal 18% attuale al 6% nel 2025), si prospetta un rischio concreto

di "mobility divide" tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale, il vero assente nel dibattito pubblico.

NOLEGGIO, UNICA VIA

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come l'unica leva in grado di "democratizzare le novità", rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggio a lungo termine, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).



IL DADO È TRATTO

Con il "Fit for 55", il Parlamento Europeo ha dato il consenso al divieto di produzione delle auto termiche nel Vecchio Continente a partire dal 2035. Un cambiamento epocale che riguarda tutti

di Pietro
Teofilatto

La decisione è destinata a rivoluzionare il mondo dell'automobile, con le Case automobilistiche che non potranno più vendere veicoli "endotermici", diesel, benzina, Gpl ed ibride, ma solo a propulsione elettrica. È questo il punto chiave per l'automotive contenuto nel "Fit for 55", il pacchetto di regole presentato a luglio del 2021 dalla Commissione EU per contrastare i cambiamenti climatici.

UN CAMBIAMENTO PER TUTTI

Cambierà quindi la vita di imprese di produzione e di componentistica, l'intero indotto della fornitura. Dei servizi di manutenzione. Anche noi semplici automobilisti dovremo operare delle scelte. Il



Pietro Teofilatto, Aniasa

Parlamento impone di accelerare una transizione ecologica, di cui l'Europa si sente capofila, ma che per vari aspetti, è ancora densa di problemi, specialmente nel nostro Paese.

La delibera del Parlamento ha di fatto cancellato la neutralità tecnologica e incide fortemente sul know how italiano a livello mondiale nel settore tecnologico del power train, diesel e benzina, bloccando l'evoluzione dell'Euro7. Per di più si fermano anche i possibili sviluppi industriali dei combustibili alternativi, che avrebbero avuto gli stessi risultati in termini di decarbonizzazione. Secondo uno studio dell'Associazione Europea della componentistica (Clepa), l'Italia rischia di perdere entro il 2040 circa 73.000 posti di lavoro, di cui l'80% entro il 2030, mettendo in crisi 450 aziende.

È vero, la rivoluzione porterà nuovi posti di lavoro, ma bisogna attivarsi su soluzioni concrete che possano scongiurare questo pericolo, promuovendo proposte che consentano un passaggio graduale e intelligente verso il green deal. Bisogna muoversi subito, perché il nodo non è solo l'obiettivo finale del 2035, ma anche le stringenti scadenze intermedie con una riduzione delle emissioni nel 2025, e dare



maggiore rilevanza alla produzione di batterie, che continua ad esser minima in Italia.

LE RISPOSTE DELLA POLITICA

Certo, il nostro tessuto industriale ha una grande capacità di adattamento, per mettersi al passo dovrà superare con sacrifici l'attuale inerzia tecnologica. I tredici anni che ci separano dal 2035 dovranno essere ben utilizzati per la conversione industriale, la riallocazione della forza lavoro, la costruzione di un sistema di infrastrutture adeguato, fortificando l'effetto moltiplicatore dell'auto collegato all'elettronica, alla side-rurgia, alla meccanica, chimica.



2024). Ulteriori fondi saranno poi distribuiti per gli anni successivi, fino al 2030.

LA QUESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Non è però solo un gigantesco problema industriale. Quello infrastrutturale è forse ancora più imponente. È ancora molto incerto il quadro di produzione di energia elettrica che dovrà ricaricare le batterie ed immaginare di disporre di energia generata da centrali a carbone appare una assurda contraddizione degli obiettivi ambientali.

E poi c'è il problema del rifornimento: secondo uno studio McKinsey servirebbero sul territorio europeo 6,8 milioni di punti di ricarica pubblici, ben lontano dai 310.000 di oggi, presenti principalmente nei Paesi del Nord Europa.

In pratica occorrerebbe passare dagli attuali 2.000 nuovi punti di ricarica inaugurati ogni settimana, ad almeno 14.000: un investimento di 8 miliardi di euro.

Non siamo comunque ancora all'approvazione definitiva della normativa: il testo licenziato dal Parlamento EU dovrà passare al vaglio del Consiglio Ambiente dell'EU ed essere negoziato con gli stati membri, tra cui Germania, Francia ed Italia, particolarmente attenti alla propria industria automobilistica, avviando così il cosiddetto "trilogo", il processo di trattative formali e informali tra il Consiglio Ue, la Commissione e lo stesso Parlamento.

Il mondo della politica deve però adesso intervenire con maggiore decisione, mettendo da parte i fumosi proclami ideologici. Come prima risposta l'Esecutivo Draghi deve accelerare sul nuovo decreto

attuativo del Fondo automotive, previsto dal DL Energia di marzo scorso che ha istituito un Fondo automotive da 8,7 miliardi da qui al 2030.

Dopo le risorse finalmente sbloccate a fine maggio per gli incentivi all'acquisto di vetture a basso impatto ambientale (quattro mesi di discussioni!), si deve lavorare adesso sulla politica industriale, cioè sugli aiuti alla filiera, su misure che incentivino la ricerca e sviluppo per la transizione ai motori elettrici.

Un mix di interventi che nel periodo 2022-2024 dovrebbe avere un impatto finanziario di 750 milioni (50 milioni per il 2022, 350 milioni per il 2023 e altrettanti per il

I numeri nazionali

90%	<i>di diesel e benzina nel parco auto italiano</i>
11,5	<i>anni l'età media delle vetture circolanti</i>
160.000	<i>gli addetti della componentistica automotive</i>
73.000	<i>i possibili esuberanti in 450 aziende con il divieto dell'endotermico dal 2035</i>

Parco circolante

284.588	<i>Totale unità Bev+Phev</i>
140.938	<i>Bev</i>
143.650	<i>Phev</i>

Le 5 auto Bev più vendute in Italia (2022)

1.	<i>Fiat 500E</i>	2.796	<i>unità</i>
2.	<i>Dacia Spring</i>	1.876	<i>unità</i>
3.	<i>Smart Fortwo</i>	1.696	<i>unità</i>
4.	<i>Tesla Model Y</i>	951	<i>unità</i>
5.	<i>Renault Zoe</i>	811	<i>unità</i>

Fonte: Motus-E

Diesel e benzina continuano in un calo generalizzato. Carenze di forniture e rallentamenti della produzione dovuti agli eventi bellici stanno influenzando negativamente il mercato automobilistico europeo. L'Italia sconta inoltre il ritardo degli incentivi 2022, partiti solo il 25 maggio.

Fonte: Elaborazioni ANIASA su fonti varie

Alimentazioni nuove autovetture -Gennaio -Maggio 2022/2021				
	Diesel	Benzina	Elettriche	Ibride
ITALIA	-37,2%	-36%	-6,9%	-6,1%
SPAGNA	-28,4%	-10,9%	+3,5%	+11,1%
FRANCIA	-41,9%	-27,5%	+38,4%	+4,6%

utilizzando in parallelo l'espansione della rete 5G. In Italia i punti di ricarica sono aumentati nel 2021 del 35%, circa 6.700 unità in più. Oggi risultano installati 26.000 punti di rifornimento e 13.000 infrastrutture (stazioni o colonnine) in oltre 10.500 location accessibili al pubblico.

Occorre tuttavia velocizzare l'iter del decreto attuativo della misura del PNRR per la realizzazione di infrastrutture di ricarica (Missione 2, Investimento 4.3). Con le risorse stanziare (740 milioni di euro) si darebbe finalmente il via alla realizzazione di 7.500 stazioni di ricarica super-veloci su strade extraurbane e altre 13.700 nei centri urbani. Sarebbero necessarie ulteriori risorse ed un cronoprogramma decisamente più rapido.

IL RUOLO DEL NOLEGGIO

La decisione del parlamento europeo rappresenta una scelta di politica industriale destinata a segnare il futuro dell'industria continentale. Le Case saranno spinte ad accelerare una transizione complessa e costosa, a cui si sono aggiunti una serie di shock: il covid, la carenza di chip, la guerra in Ucraina con lo stop ai cablaggi, l'impennata dei prezzi delle materie prime, nuovi lockdown in Cina.

Va considerato che le auto elettriche incontrano oggi le preferenze solo di una ridotta parte di consumatori. Pur considerando gli incentivi statali, i costi permangono alti per la maggior parte delle famiglie e non è da escludere

La decisione del parlamento europeo rappresenta una scelta di politica industriale destinata a segnare il futuro dell'industria continentale

che permanga la tendenza (o la convenienza) a mantenere l'auto anche per decenni, come suggerisce l'età media del parco circolante. E qui che l'azione del noleggio può diventare facilitatore per varie fasce sociali all'accesso alle nuove alimentazioni, superando le difficoltà connaturate all'acquisto di un bene durevole, ma sempre più costoso, come l'auto. Il noleggio a lungo termine rappresenta oggi un canale fortemente utilizzato, con oltre 150.000 italiani che come soggetti privati

hanno scelto servizi di mobilità con auto di ultima generazione. Il noleggio è il principale strumento in grado di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti, grazie a una quota significativa di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale) ed elettriche (30%) e a un tasso di rotazione dei veicoli in flotta (inferiore a 4 anni), ben più veloce di quello medio dell'intero parco circolante (vita media pari a 11,5 anni). Il processo di transizione ecologica del nostro Paese passa attraverso il noleggio.

I retroscena

Durante la discussione a Strasburgo l'emendamento "quota 90%" che proponeva un abbandono graduale dei motori termici, consentendo la vendita di veicoli diesel e benzina con una quota del 10% sul totale della produzione, è stato respinto. Il mondo delle supercar è invece temporaneamente salvo: l'emendamento c.d. "salva Ferrari" è stato accettato: ai costruttori con produzione tra le 1.000 e le 10.000 unità è stata infatti concessa una deroga, esonerandoli dalle tappe intermedie di decarbonizzazione del 2030, spostandole al 2036. I parlamentari europei hanno anche respinto la proposta 125, che includeva i biocarburanti come fonte energetica alternativa per ridurre le emissioni e la proposta 128, per misurare le emissioni di un veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, a cominciare dal processo di fabbricazione.