



IL PARADOSSO DEL RENT A CAR

Dopo i durissimi anni del Covid, l'obiettivo del settore è assicurare una serena stagione a chi si affiderà al noleggio a breve termine quest'estate. Con una raccomandazione: "Fate presto!", perché di auto ne sono rimaste poche

Il settore del noleggio a breve termine vive oggi un paradosso: il comparto, già duramente colpito dalla pandemia (-50% dei noleggi nel 2021 vs 2019), è alla vigilia della stagione turistica che potrebbe fornire una boccata d'ossigeno agli operatori, ma purtroppo con una flotta assai meno numerosa di quanto ci si potesse attendere. "Si rischia di non poter accontentare tutte le richieste dei turisti" avverte **Giuseppe Benincasa**, direttore generale di Aniasa.

FM: Il Rac è alle prese con una carenza di prodotto? Quali le conseguenze per il turismo estivo?

"Abbiamo lanciato l'allarme già in occasione del break pasquale: la mancanza di auto si protrarrà sicuramente anche in estate. Questo per una semplice ragione: non ci sono vetture da comprare. I Costruttori sono incappati nella 'tempesta perfetta': la transizione ecologica è stata frenata dalla pandemia, la normativa sulle emissioni ha reso antieconomico produrre solo l'endotermico, a causa delle multe (lo puoi vendere solo se hai anche un'equilibrata produzione di ibrido ed elettrico). In più lo stop alla supply chain della componentistica blocca i Car Maker a monte. Gli OEM sono tarati verso una riduzione di produzione, realizzano vetture di medio e alto di gamma e non le piccole, perché produrre una utilitaria elettrica o ibrida è sostanzialmente antieconomico. È una crisi totale, che comunque prima o poi si risolverà. Si produce da 10 anni sul 'just-in-time', quindi se a un certo punto finiscono le materie prime non resta che aspettare. La raccomandazione per chi prenderà un'auto a noleggio per le vacanze è quella di prenotare in anti-

di Marina Marzulli

cipo e farlo direttamente sul sito della società di noleggio, per essere sicuri di avere la macchina desiderata".

FM: Come strumento per ovviare alla mancanza di prodotto si sta utilizzando il Rent to Rent, cioè la formula tramite cui le aziende di noleggio a breve termine acquisiscono le vetture a noleggio dai colleghi del noleggio a lungo termine?

"Sì, è un canale in crescita a doppia cifra. Il Rent to Rent è usato molto più di prima per questo motivo: tutte le metodologie utili per 'trovare flotta' vengono attivate, e questo fa capire che 'fame' c'è di veicoli. Ci si rivolge molto anche al noleggio dell'usato, cioè autovetture di ritorno da un noleggio a lungo termine rinoleggiate dal Rac. Non c'è nessun problema a farlo, io stesso guido un'auto in Nlt usata di due anni: si abbattano canoni e prezzi e il prodotto è come nuovo".

FM: Altri modi per procurarsi le auto quali sono?

"Aprire ai Costruttori cinesi, che il prodotto ce l'hanno, ed è anche valido: rapportate alle auto europee, quelle cinesi costano circa il 15-20% in meno. Sono concorrenziali anche sui segmenti alti, vendute al prezzo di un segmento B o C. Sono prodotti competitivi, costruiti con molta cura e il cliente che noleggia a breve termine, pur di andare in vacanza, è pronto anche per questa esperienza".

FM: La ripresa estiva, dopo due anni difficilissimi, ci sarà?

"Pasqua è andata bene perché il turismo è ripreso: basta vedere il dato degli aeroporti (escluse le aree con una tradizionale predominanza di turismo dalla Russia). Le prospettive estive sono buone: la popolazione è stanca delle restrizioni e vuole tornare a muoversi. A rallentare la ripresa non è più tanto il Covid, quanto l'inflazione (+6,5% rispetto a marzo dello scorso anno) e il pensiero della



guerra in Ucraina. La speranza è che nei prossimi mesi si sblocchi il conflitto, principalmente per una ragione umanitaria. Quando ci sono situazioni complesse, la tendenza del cittadino e delle famiglie è il risparmio, ma confidiamo in tempi di maggiore ottimismo".

FM: La domanda dall'estero c'è?

"Per come stanno andando le prenotazioni la risposta è sì. Anche per questo bisogna prenotare i servizi del Rac il più velocemente possibile. Abbiamo una forte domanda estera e una domanda nazionale ottima. L'Italia è vista come bel punto di destinazione e, dato che la maggior parte dei siti sono raggiungibili facilmente solo col mezzo privato, il turista vuole avere l'auto. Consideriamo anche che le restrizioni Covid in molti Paesi esteri sono ormai assenti, quindi i cittadini hanno ancora più propensione a muoversi".

FM: I viaggi di lavoro, invece, sono ripresi?

"I viaggi di lavoro sono ripresi perché sono ripartiti gli eventi in presenza e le attività fieristiche: c'è molta voglia di ricominciare. I regimi di smart working sono prolungati mediamente per tutto il 2022, bisogna ancora capire e sondare quanto questo influisca sui viaggi business (escluso il percorso casa-lavoro). Sullo smart working si scontrano due filosofie diverse: chi vede nel telelavoro un contenimento dei costi (il Covid ha certificato e accelerato un fenomeno già in atto da anni in molte aziende) e chi si chiede se il distacco fisico prolungato non produca disaffezione e perdita di identità. L'opzione più frequente è tornare in azienda e lasciare lo smart working come elemento di flessibilità in determinate condizioni o solo in alcuni giorni della settimana".

Buone notizie dai veicoli commerciali

C'è una forte domanda di veicoli commerciali, in linea con un trend partito con l'inizio della pandemia. "È un canale in grossa espansione, che nel noleggio a breve termine ha raggiunto e superato il 2019 - commenta Benincasa - Oltretutto, molti dei furgoni del Rac sono elettrici e questo aspetto è la conferma che il noleggio è il vero veicolo di accelerazione della transizione ecologica, a dispetto di come sono stati invece impostati gli ultimi eco-incentivi che penalizzano fortemente i veicoli aziendali".

Per la loro stessa natura, gli LCV hanno risentito di meno della crisi produttiva, in quanto la loro permanenza nella flotta del noleggio a breve è più lunga (un anno e mezzo vs i 12 mesi delle auto).

UNA BUSSOLA IN TEMPI DIFFICILI

Il 21esimo Rapporto Aniasa evidenzia il ruolo del noleggio come punto fermo nel settore automotive, ancora lontano dai numeri pre-Covid. Alle conseguenze della pandemia si sommano la crisi della catena produttiva e le pericolose conseguenze del conflitto in Ucraina

di Marina
Marzulli

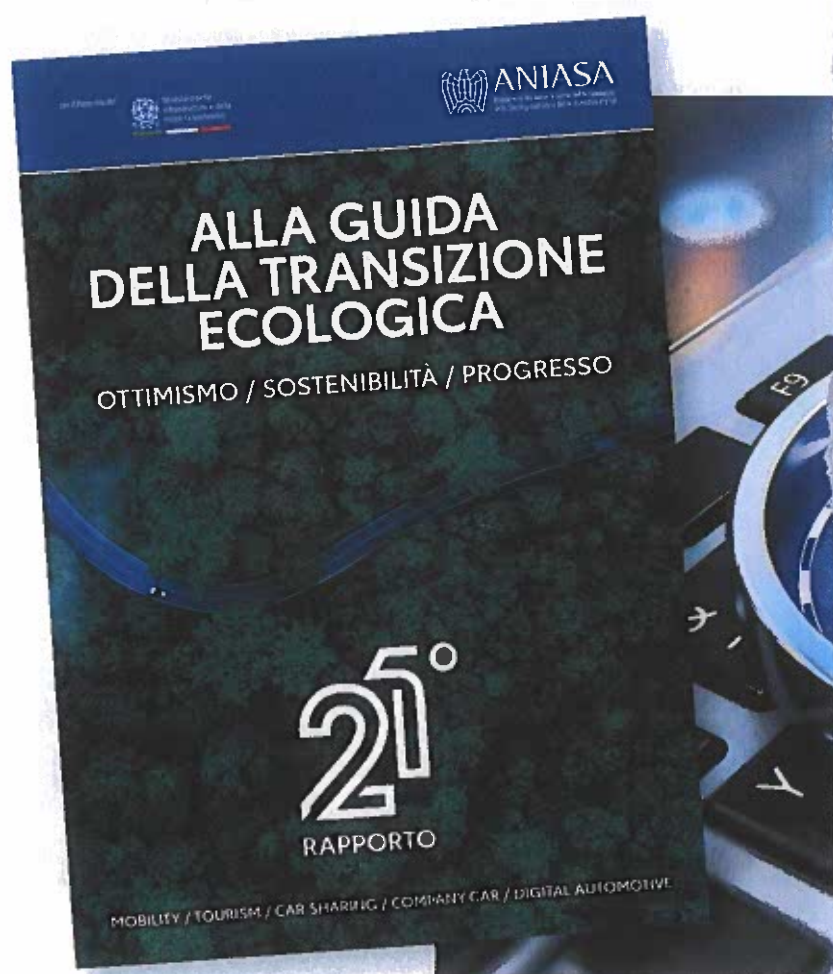
Per il Rent a car, come abbiamo visto nelle pagine precedenti, la crisi brutale innescata dal Covid non è ancora rientrata. Il noleggio a lungo termine, invece, ha consolidato la crescita del giro d'affari, pur dovendo misurarsi con tutti i problemi dell'industria della mobilità. È quanto emerge dal Rapporto Aniasa - l'annuale bilancio dell'associazione che rappresenta all'interno di Confindustria il settore servizi della mobilità -, giunto alla ventunesima edizione, e che ha tirato le somme del 2021.

Gli ultimi due sono stati anni molto complessi per il noleggio veicoli, come per tutta la filiera automotive e l'economia in generale. Messo alle spalle il 2020 come l'amaro inizio dell'emergenza sanitaria, il 2021 è stato affrontato con impegno ed ottimismo, mirando a sorpassare le difficoltà contingenti. Ripercorrendo il 2021, le difficoltà non sono mancate: al graduale ripresentarsi dall'emergenza pandemica, si sono incrociate le note difficoltà della carenza dei microchip e della logistica, la generale incertezza sulla dinamica dei prezzi e le pericolose conseguenze globali della tragica guerra in Ucraina.

UNA RIPRESA AL RALLENTATORE

Un insieme di fattori che rallenta la ripresa generale. Nel 2021 non si è verificato alcun rimbalzo per

il business dell'auto, dopo il terremoto del 2020. Avrebbe dovuto essere l'anno della ripartenza, invece si è tradotto in un periodo a corrente alternata, specialmente dal secondo semestre, sia per la carenza dei semiconduttori sulle linee di produzione, sia per le incertezze del mercato, determinate dal Covid-19 e dalla complessa transizione verso l'elettrico. Una situazione di offerta inferiore rispetto alla domanda, che ha fatto lievitare i costi, sia del nuovo che dell'usato. In Italia, gli incentivi - prima con la loro sofferta disponibilità e poi con la politica degli annunci stop and go - hanno di fatto diretto il mercato, sollecitandolo e poi frenandolo. Questi aspetti hanno contribuito



a rinviare la sostituzione del parco veicoli: anzianità, riduzione di sicurezza ed emissioni continuano ad aumentare, mentre diminuiscono le radiazioni per rottamazione. Nel 2021 sono state immatricolate poco più di 1.475.000 vetture, il 5,5% in più sul 2020, ma il 24% in meno rispetto al 2019, anno pre-crisi. Si tratta di un divario di oltre 500 mila unità, pesante per un mercato che nel primo decennio del secolo immatricolava in media 2 milioni di veicoli all'anno. Una perdita solo di valore netto di oltre 13 miliardi di euro, con conseguenti danni per l'intera filiera.

I NUMERI DEL NOLEGGIO

È in questo contesto che va letta l'attività del comparto della mobilità a noleggio e in sharing in Italia. La frenata del 2020 è stata brusca, fermando sette anni di

continui record nel fatturato e nelle immatricolazioni, passando dalle 482.000 unità immatricolate del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 del 2020, per arrivare alle 376.000 nel 2021.

Mancano all'appello oltre 106.000 targhe e c'è ancora un 25% da recuperare sul 2019, che il settore, per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, sarebbe pronto a immatricolare nei prossimi mesi. Ma, nonostante ciò, la flotta resta salda, arrivando sopra quota 1,1 milione di veicoli, confermando il noleggio attore strategico della mobilità sostenibile, anche grazie all'acquisto del 47% delle vetture ibride plug-in e del 30% delle elettriche immatricolate in Italia. Durante l'anno, tuttavia, si sono evidenziate due velocità diverse all'interno del settore.

Focus sul corporate car sharing

Il Rapporto Aniasa sul 2021 ha analizzato anche il mondo del corporate car sharing, che al momento conta poco più di 4.000 veicoli. Il 95% di questi è costituito da auto, il restante 5% da veicoli commerciali. Il 61% è costituito da veicoli ibridi ed elettrici. L'elevata penetrazione di veicoli ad alimentazione alternativa è dovuta al fatto che molto spesso i veicoli operativi sono utilizzati per missioni nel centro delle città, dove la circolazione per i veicoli termici è limitata.

BREVE TERMINE E CAR SHARING: ANCORA DIMEZZATI

Dopo essersi ripreso nei mesi estivi, soprattutto grazie al turismo made in Italy, il noleggio a breve termine ha dovuto e sta tuttora fronteggiando l'onda lunga della chip shortage, con il rallentamento delle immatricolazioni. Il rinnovamento della flotta è stato più lento e complesso, viste anche le scadenze dei contratti di buy-back sottoscritti con le Case auto e le esigenze del collegato mercato dell'usato. Una situazione non facile per il comparto, che ha registrato il 50% di noleggi in meno rispetto allo stesso periodo del 2019 e un giro d'affari ridotto del 30%.

La ripresa dei flussi turistici e dell'economia saranno in quest'ottica fondamentali, ma i livelli di mercato pre-pandemia potranno essere nuovamente raggiunti, secondo i big player, soltanto dal

Pur di fronte alla carenza di prodotto, il noleggio a lungo termine ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020)



Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2021	2020	2019	var. 21 vs. 20	var. 21 vs. 19
Fatturato (€)	857.187.234	594.702.942	1.234.183.016	44,1%	-30,5%
Giorni di noleggio	24.485.476	20.697.770	36.482.382	18,3%	-32,9%
Numero di noleggi	2.606.733	2.098.716	5.291.298	24,2%	-50,7%
Durata media per noleggio - gg	9,4	9,9	6,9	-4,8%	36,2%
Fatturato per noleggio ¹ (€)	329	283	233	16,3%	41,2%
Fatturato per giorno di noleggio ¹ (€)	35	28,7	33,8	22,0%	3,6%
Fatturato per veicolo ¹ (€)	9.328	7.020	9.646	32,9%	-3,3%
Utilizzo medio della flotta	73,00%	66,90%	78,10%	9,1%	-6,5%
Flotta media	91.896	84.719	127.946	8,5%	-28,2%
Immatricolazioni (auto e furgoni) ²	46.019	36.054	87.238	27,6%	-47,2%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	1.122	1.124	1.127	-0,2%	-0,4%
Occupati diretti	1.630	1.747	2.131	-6,7%	-23,5%

(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

2023-2024, ferme restando le crescenti incertezze degli eventi internazionali. I servizi di car sharing, a causa della ancora parziale ripresa della mobilità cittadina e del turismo, sono stati rapidi nel rimodulare la dinamica dell'offerta, dopo la dura prova sostenuta nel periodo nero della pandemia, un modello di business che è ripartito con una nuova dinamica dell'offerta di mobilità e che continua ad avere un potenziale enorme, con caratteristiche che lo rendono estremamente sostenibile e destinato ad una robusta ripresa.

SEMPRE IN PISTA IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Pur di fronte alla carenza di prodotto, il noleggio a lungo termine

ha consolidato la crescita del giro d'affari, con un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). Punto di forza la stabilità del business, basato su contratti pluriennali e sulla continua espansione del canale dei privati.

La crisi dei chip si è fatta sentire, ma la flotta ha continuato a crescere (+5%), grazie a un più ampio ricorso concordato con la clientela alla proroga dei contratti, una situazione in cui Fleet Manager e aziende di noleggio sono impegnati a trovare le migliori soluzioni per garantire i servizi di mobilità. La clientela aziendale è ormai indirizzata alla formula del noleggio a lungo termine, come testimonia

la consistenza della flotta (un milione di unità), formula ormai d'obbligo per le PA, in relazione alla attività istituzionale di Consip SpA. Il settore sta sempre più raccogliendo consensi nell'ambito della clientela privata, il canale che si sta sviluppando maggiormente: a fine 2021 sono stati quotati circa 100.000 contratti in essere per soggetti con solo codici fiscali, che arrivano a 150.000 con i soggetti muniti anche di partita Iva.

Anche le Case auto e i concessionari sono interessati e coinvolti in questa epocale sostituzione del concetto di proprietà con quello di utilizzo, sempre più in forma di pacchetto di servizi di mobilità.

Oggi le autovetture sono diventate investimenti rilevanti, accompagnati da un rapido tasso di evoluzione. Diventa naturale preferire una soluzione come il noleggio, sostenendo i soli costi di utilizzo.

Vista l'evoluzione in corso, il renting sarà sempre più considerato come uno dei servizi che il cliente può scegliere anche in concessionaria, con il vantaggio di avere a disposizione la migliore tecnologia, senza preoccupazione per il valore residuo.

Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2021	Var. vs. 2020
Fatturato totale	8.788.653.393	12%
di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoleggio)	6.070.050.037	13%
di cui fatturato da rivendita usato veicoli	2.483.292.917	13%
Flotta circolante di durata non inferiore a 12 mesi	982.907	5,3
Immatricolato auto e furgoni	304.903	21,6%
di cui green (ibride ed elettriche)	123.465	+144%
Vetture usate	191.776	1,3%

PROTAGONISTA DELLA NUOVA MOBILITÀ

I dati del primo trimestre del 2022 confermano le indicazioni emerse dal Rapporto Aniasa: il noleggio, nonostante le difficoltà del periodo e l'assenza di provvedimenti governativi, rappresenta il principale volano verso la transizione ecologica e il Mobility as a Service

di Pietro
Teofilatto

Il noleggio dei veicoli rappresenta nel nostro Paese il principale attore e promotore dei servizi di nuova mobilità. Una mobilità investita dalla crisi sanitaria e dalla transizione ecologica, ma che si evolve verso nuovi modelli e stili. Il passaggio verso una maggiore predisposizione all'uso piuttosto che alla proprietà è un trend in atto, velocizzato anche dalla digitalizzazione dei servizi e dalla trasformazione tecnologica delle auto.

Oggi circolano sulle nostre strade oltre 1 milione di veicoli a noleggio, un settore che con



Pietro Teofilatto, Aniasa

un fatturato complessivo di 12 miliardi sta diventando il nuovo canale dell'industria e dei servizi automobilistici, immatricolando il 25% del mercato nazionale (dati 2019 ante pandemia, a fronte del 5% nel 2000, ndr.) e costituendone oltre il 30% in termini di valore.

A ciò si aggiunge la "posizione guida" verso la transizione ecologica e tecnologica, con una penetrazione del 47% nelle immatricolazioni dei veicoli ibridi e del 30% in quella degli elettrici. Il noleggio svolge quindi un ruolo centrale per il rinnovo del parco circolante, immettendo mezzi di più recente motorizzazione, più ecocompatibili e sicuri. Ruolo rafforzato dalla circolarità del relativo ecosistema, attraverso la vendita dei veicoli a fine contratto (ogni anno 300.000 mezzi, tutti Euro 6 o superiori), ancora "giovani" e performanti. Un settore che funge da volano per l'economia, offrendo servizi di mobilità con indubbi vantaggi economici, finanziari e gestionali. Oltre al duplice ruolo di promotore di correttezza e di emersione fiscale, rendendo i soggetti con cui opera "contribuenti virtuosi",



IL PRIMO TRIMESTRE 2022

Gli ultimi due sono stati anni complessi per il noleggio, come per l'intera filiera automotive e l'economia generale. Messo alle spalle il 2020, l'anno amaro dell'inizio dell'emergenza sanitaria, il 2021 è stato vorticoso e intenso, confermando però la rilevanza ed il dinamismo del settore.

Il 2022 sta diventando difficile, mettendo in secondo piano la graduale risurrezione dalla pandemia. La crisi dell'assurda guerra in Ucraina si sta sovrapponendo alle perduranti carenze dei microchip, alle difficoltà della produzione e della logistica, con strappi sempre più preoccupanti nelle catene industriali globali, e all'incertezza sulla dinamica dei prezzi. Un insieme di fattori che sembra porre un velo grigio sulla ripresa generale, su cui facciamo affidamento per il futuro



per il periodo di Pasqua a circa 100.000 veicoli, risente della situazione, con un'anzianità media vicina ai 12 mesi. Le premesse per la imminente stagione estiva sono peraltro molto positive e si prefigura una minor offerta, con conseguente aumento dei prezzi medi di noleggio. Purtroppo, ancora latita il necessario sostegno dello Stato, che continua ad essere timido rispetto alle nazioni nostre concorrenti nel supportare la domanda turistica, essenziale per il comparto.

Pur di fronte alla carenza di prodotto, ma forte della stabilità del business con contratti pluriennali e della continua espansione nel canale dei privati, il noleggio a lungo termine vede invece aumentare nel trascorso 1° trimestre 2022 il fatturato, sia sul 2021 che sul 2020, con rialzi del 9,5% e del 10,5% (il complessivo 2021 - noleggio e vendita usato - si è chiuso a 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2021)).

La crisi dei chip si è fatta sentire, ma la flotta ha continuato a crescere (+7,2%), con un maggior ricorso alla proroga dei contratti, una situazione in cui i Fleet Manager e gli uffici delle aziende di noleggio hanno concordato le migliori soluzioni per garantire i servizi.

Il Nit sta raccogliendo sempre più consensi nell'ambito della clientela privata, il canale che si sta sviluppando maggiormente: a fine 2021 sono stati quotati circa 100.000 contratti in essere per

dell'intero sistema nazionale. Dopo il positivo rimbalzo dell'estate scorsa, i servizi di mobilità a breve termine stanno tuttora fronteggiando l'onda lunga della chip shortage, con un rinnovamento della flotta lento e complesso. Le attuali politiche delle Case automobilistiche europee (con forti cambiamenti produttivi nei numeri e nella tipologia di alimentazione) sembrano oggi meno prodighe nella fornitura di veicoli, compresi quelli con la formula del buy-back, preferendo canali con maggiori

margini. Il risultato è un forte divario sul fronte delle immatricolazioni rispetto al precedente biennio, -38% sul 2022 ed addirittura -70% sul 2020. La flotta, arrivata

Al di là delle dichiarazioni di principio, sconcerta la limitatezza della strategia governativa che dovrebbe accompagnare la transizione ecologica della mobilità

Noleggio breve termine: i risultati del primo trimestre (2022 vs. 2020)

	1° trim. 2022	1° trim. 2021	1°trim. 2020	Var. % 22/21	Var. % 22/20
Fatturato	161 mln	109 mln	167 mln	+48%	-4%
Numero noleggi	567.000	366.000	730.000	+55%	-22%
Giorni noleggio	5,5 mln	4,2 mln	5,7 mln	+32%	-2%
Flotta	100.000	73.000	96.000	+37%	+4%
Immatricolazioni	11.600	18.900	39.500	-38%	-70%

Fonte: Aniasa

Noleggio lungo termine: i risultati del primo trimestre (2022 vs. 2020)

	1° trim. 2022	1° trim. 2021	1° trim. 2020	Var. % 22/21	Var. % 22/20
Fatturato noleggio	1.550 mln	1.415 mln	1.400 mln	9,5%	+10,5%
Immatricolazioni autovetture	63.000	73.000	57.000	-14%	+10%
Immatricolazioni VCL	12.000	9.600	7.455	+30%	+62%
Flotta NLT (oltre 12 mesi)	1.003.000	955.000	933.000	+7,2%	+7,5%

Fonte: Anias

Il noleggio a lungo termine sta raccogliendo sempre più consensi nell'ambito della clientela privata, il canale che si sta sviluppando maggiormente

soggetti con solo codici fiscali, che arrivano a 150.000 con i soggetti muniti anche di Partita Iva. Anche Costruttori e concessionari sono interessati e coinvolti in questa epocale sostituzione del concetto di proprietà a quello di utilizzo, sempre più in forma di "pacchetto di servizi di mobilità".

Oggi le auto sono diventate investimenti rilevanti, accompagnati da un rapido tasso di evoluzione. Diventa naturale preferire una soluzione come il noleggio, sostenendo i soli costi di utilizzo. Visti i cambiamenti in corso, il renting sarà sempre più uno dei servizi che il cliente può scegliere anche in concessionaria, con il vantaggio di avere a disposizione la migliore tecnologia, senza preoccupazione per il valore residuo.

Sembra, infine, uscire dal momento nero il car sharing, dopo il biennio pandemico che ne ha bloccato lo sviluppo. E, seppure il volume

dei contratti sia ancora molto inferiore rispetto al pre-Covid, aumentano gli abbonati e il primo trimestre 2022 ha registrato un incoraggiante +50% dei contratti. Se l'auto condivisa è sempre strategica per la nuova mobilità, con benefici per il decongestionamento dei centri urbani e la riduzione delle emissioni inquinanti, è essenziale un ampliamento strutturale del business. La piattaforma "Mobility as a Service for Italy", in attuazione dell'investimento 1.4.6 del PNRR, è finalizzata allo sviluppo di più funzionali servizi alla mobilità e vede il car sharing come uno degli attori principali.

MOBILITÀ SOSTENIBILE: SCENARI DA DEFINIRE

Al di là delle dichiarazioni di principio, sconcerta la limitatezza della strategia governativa che dovrebbe accompagnare la transizione ecologica della mobilità. La definizione di condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, il riallineamento della penalizzante fiscalità nazionale sull'auto aziendale agli standard europei e un bonus strutturale sull'acquisto di auto anche usate di ultima generazione, che consenta di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa: queste sono le mosse che

ci si attenderebbe da una politica accorta e attenta a non generare ripercussioni anche sul versante occupazionale.

Pensare che l'attuazione dell'investimento previsto dal PNRR da 741 milioni di euro per l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica (7.500 colonnine entro il 2025) debba ancora essere avviata, pur comprendendo la rilevanza degli altri obiettivi del cronoprogramma del MITE attivati, fa riflettere.

L'esclusione delle auto aziendali e dal noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo questa primavera rende perplessi, in quanto nei primi tre mesi del 2022 le società hanno immatricolato il 65% ed il 77% delle auto elettriche ed ibride. Ed è proprio il noleggio, dati alla mano, il principale strumento in grado di favorire la transizione ecologica del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti.

Un'esclusione che rivela una visione limitata, che ancora non considera i vantaggi insiti nella formula del renting. Il rischio è quello di rallentare il processo di transizione ecologica, un'evoluzione che porta con sé positive ricadute economiche.

Adesso, ancora più di prima, servono la piena responsabilità di tutte le istituzioni e l'impegno dell'imprenditoria e delle organizzazioni collettive, specialmente in questo momento in cui vanno gestite efficacemente e al meglio le risorse e le opportunità del PNRR

La ripresa del car sharing

	1° trim. 2022	2021	2020	2019
Vetture in flotta	6.300	6.200	5.800	8.000
Noleggi effettuati	2.100.000	5.580.000	6.077.000	13.000.000

Fonte: elaborazioni Anias