

Una vettura su tre ormai è a noleggio

L'intervista **Alberto Viano**

Il presidente dell'Aniasa: «Diamo la possibilità di non essere vincolati ad una tecnologia»

Alberto Viano è il presidente dell'ANIASA dal 2022 e ad aprile ha visto il noleggio auto arrivare ad un terzo (33,3%) delle immatricolazioni auto. «Il nostro obiettivo è essere sempre più al centro della mobilità e credo che presto il noleggio rappresenterà la prima causale di acquisizione dell'automobile» afferma il manager che alterna il cappello del numero uno di categoria a quello di Deputy Country Managing Director di ALD/LeasePlan Italia.

Il noleggio conta sempre di più nonostante condizioni oggettive non certo favorevoli. Perché tale evoluzione?

«Il noleggio è sempre più interessante perché dà la possibilità di non essere troppo vincolati ad una tecnologia. Abbiamo sofferto fino a novembre perché eravamo esclusi dagli incentivi e ora li abbiamo solo al 50%, ma gli ordini acquisiti successivamente stanno spingendo noleggio ed immatricolazioni».

Che impatto hanno avuto la poca disponibilità di prodotto e la crescita dei tassi?

«Abbiamo sofferto nel 2021 e nel 2022 inoltre i costruttori hanno cambiato politiche di allocazione per andare sempre di più di-

rettamente verso l'utilizzatore. Quella che dà ancora problemi è la logistica, direi però che la fase difficile è alle spalle.

L'aumento dei tassi tocca tutti i prodotti finanziari non soltanto noi e influenza la domanda al pari dell'aumento dei listini. Questo

sta spingendo verso vetture dal valore più basso e sull'usato, ma per ora il noleggio è stato capace di trasferire questi aumenti al mercato».

La carenza di prodotto sta spingendo alla diversificazione di approvvigionamento?

«Le captive sono ovviamente più fedeli al costruttore di riferimento, i noleggiatori "puri" invece lavorano specificatamente sulla mobilità dei clienti e, se alcune vetture non sono disponibili, è naturale che si rivolgano a chi può assicurare consegne più veloci e puntuali. È uno dei nostri vantaggi: permettere ai clienti di accedere ad un panorama di prodotti molto ampio».

Anche taxi ed NCC possono scegliere ora il noleggio. Che impatto vi aspettate?

«Penso che per vedere effetti tangibili bisogna dare il tempo agli operatori di mettere a punto prodotti su misura. Sono certo che alla fine anche taxi ed NCC apprezzeranno il noleggio».

Il car sharing ha sofferto più di tutti...

«Il car sharing è stato colpito in un momento delicato del suo sviluppo, con start-up e società non



Peso:34-52%,35-13%

ancora arrivate a pareggio. Gli attori sono diminuiti in numero e si sono dovuti ristrutturare, ma siamo convinti che quelli che sono rimasti continueranno ad investire, guadagneranno e che il car sharing si riprenderà in pieno ribadendo il suo ruolo come strumento cruciale per la MaaS».

E il fleet management?

«Il fleet management ha attivato la transizione verso il noleggio e ha rappresentato la "servitization" ovvero la trasformazione in servizio di un asset di proprietà del cliente. Penso che possa andare bene ancora per qualche pubblica amministrazione, ma che anche in questo caso l'incertezza tecnologica spinga inevitabilmente verso il noleggio».

La delega fiscale al governo per

la modifica della complessa tassazione sull'automobile. Che cosa chiede l'ANIASA?

Stiamo lavorando con il Governo per migliorare tutta la mobilità, a cominciare allo svecchiamento del parco circolante e pensiamo che il noleggio sia uno strumento utile a combatterlo. Chiediamo una maggiore deducibilità, che sia superato il regime IVA in deroga, sia innalzata la detraibilità e infine che ci sia l'IVA al 10% per il car sharing, come per il trasporto pubblico, e per l'autonoleggio, come per le attività di turismo. Infine chiediamo una tassazione regionale meno distortiva e incentivi più equi».

Quali sono gli obiettivi della sua presidenza?

«Come ANIASA, il nostro obietti-

vo è essere sempre di più al centro della mobilità perché il noleggio vale oltre il 30% dell'immatricolato e credo che presto saremo la prima causale di acquisizione delle vetture. Vogliamo inoltre dialogare con tutte le associazioni industriali coinvolte nell'automotive per avere su strada vetture sempre più sicure, connesse, assistite, efficienti e che permettano la certezza di tracciamento, di copertura assicurativa e fiscale perché credo che al noleggio sia collegato un interesse non soltanto economico, ma anche collettivo».

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CAR SHARING È UN PO' IN AFFANNO IL PERIODO DIFFICILE C'È STATO QUANDO LE START UP STAVANO CRESCENDO



ESPANSIONE
Sopra un servizio NCC In Italia è sempre più al centro della mobilità perché il noleggio vale attualmente oltre il 30% delle vendite complessive



AUTOREVOLE
A fianco il presidente dell'Aniasa Alberto Viano. È l'Associazione costituita nel 1965 che rappresenta le imprese che operano nel noleggio veicoli, car sharing e nei servizi collegati alla mobilità

ESCLUSIVO
Sopra un servizio di noleggio auto con conducente che prevede anche il trasporto dei passeggeri tramite elicottero



Peso:34-52%,35-13%



Peso:34-52%,35-13%

Alcune deroghe sono in scadenza

Arriva la delega fiscale: una grande chance per allinearci all'Europa

La delega fiscale al Governo potrebbe permettere di rivedere tutti i meccanismi che regolano il gettito generato dall'automobile, riallineare – almeno parzialmente – il regime per i veicoli aziendali e il noleggio ai livelli europei e fare in modo che la leva tributaria sia un incentivo strutturale alla transizione verso i veicoli a emissioni sempre più basse. Questo è, in sostanza, l'obiettivo di ANIASA che ha già presentato le sue proposte. Le questioni più annose sono quelle relative a detraibilità e deducibilità, voci alle quali sono applicate soglie notevolmente inferiori a quelle di tutti gli altri paesi dell'Unione Europea.

Per la prima, l'Italia è dal 2006 in regime di proroga forfettario del 40% che scade il 31/12/2025. La proposta di ANIASA è modulare la detraibilità dell'IVA al 90% per i veicoli che emettono tra 20 e 60 g/km di CO2 e del 100% per quelli da 0 a 20 g/km. Questa misura accelererebbe l'introduzione di auto più pulite e sicure. Per la deducibilità, il valore di riferimento medio pari a 18mila euro è fermo dal 1998 e la Riforma Fornero ha abbassato dal 40% al 20% la percentuale di deducibilità per i veicoli non strumentali. L'ANIASA chiede di portare tale valore ad almeno 25mila euro, come per gli agenti di commercio tornando almeno alla soglia del 40%.

AGGIORNARE LE TABELLE

Questo provvedimento renderebbero più concorrenziali le aziende italiane su asset come mobilità, trasporti e logistica che pesano per il 4-5% sul bilancio totale. ANIASA poi punta a estendere al noleggio a lungo termine la detrazione IRPEF del 19% e l'IVA agevolata al 4% per i veicoli destinati ai disabili, già previste per l'acquisto ed il leasing, e ad aggiornare le tabelle ACI per le auto concesse in fringe benefit ai dipendenti.

Quest'ultime sono state intaccate significativamente dall'inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse e l'ANIASA propone allora di rimodularle per incentivare gli utilizzatori di veicoli a basse emissioni, ritoccando dal 25% al 10% il coefficiente per quelli con emissioni al di sotto dei 60 g/km di CO2. Altra proposta riguarda invece la semplificazione del pagamento della tassa automobilistica regionale. Dal 2020 infatti il versamento spetta all'utilizzatore del veicolo e non al noleggiatore. Le società di locazione si sono allora assunte il ruolo di sostituto d'imposta per 1,1 milioni di veicoli e 250.000 locatari distribuiti su 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

LIVELLO SPERIMENTALE

ANIASA propone che tali regimi siano armonizzati, la riscossione centralizzata presso il PRA e sia l'amministrazione centrale a ripartirla tra le regioni. Le ultime

due proposte riguardano il car sharing e il noleggio a breve e pre-

vedono l'applicazione, almeno a livello sperimentale, dell'IVA al 10%. Il car sharing sarebbe dunque equiparato come trattamento al trasporto pubblico con l'obiettivo di ridurre il possesso e l'utilizzo dei mezzi privati. L'associazione confindustriale vorrebbe che anche il rent-a-car per utilizzo "leisure" godesse di un'IVA al 10% come alberghi e ristoranti.

La misura avrebbe un effetto di potenziamento sul settore turistico per due ragioni: l'80% del patrimonio UNESCO presente sul suolo italiano (il 60% del totale nel mondo) è raggiungibile solamente con l'automobile e, secondo uno studio di Ambrosetti European House, la spesa per noleggio a breve termine ha un effetto moltiplicatore sull'intera spesa turistica pari a 15.

N. Des.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

100%

di detraibilità dell'IVA per i veicoli che emettono tra 0 e 20 g/km (proposta Aniasa)

250mila

locatari distribuiti sulle 20 regioni, ognuna con una normativa differente.

**IPOTESI DELLA
DETRAIBILITÀ IVA
PIÙ ALTA PER I
MODELLI CHE HANNO
EMISSIONI DI CO2
MOLTO CONTENUTE**





Peso:34-29%,35-7%

La svolta: taxi e NCC possono noleggiare

Lattesa è stata lunga, ma finalmente la svolta è arrivata: ora anche taxi e NCC possono svolgere il servizio di trasporto con auto a noleggio e non di proprietà. Esattamente come per gli utenti privati, la normativa entrata in vigore il 3 aprile scorso consente di utilizzare l'auto senza preoccuparsi della tassa di possesso, dell'assicurazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, e di godere di una serie innumerevole di benefici, anche fiscali.

Oltre a comportare vantaggi per le categorie interessate, la svolta favorisce anche gli utenti, contribuendo allo svecchiamento del parco auto e, di conseguenza, all'incremento della sicurezza (taxi e auto del servizio NCC sono sottoposte a revisione annuale) e del comfort, senza dire della riduzione delle emissioni nocive: un beneficio che riguarda tutta la comunità, realizzabile grazie al rinnovamento del parco auto circolante, attualmente inadeguato in molte città, soprattutto del Sud. Vale la pena ricordare, a tal proposito, che oggi quasi il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 36-48 mesi.

CADUTO UN OSTACOLO

La platea di beneficiari è molto ampia: in Italia sono circa 60.000 i veicoli utilizzati come taxi o NCC e più della metà è attiva nei grandi centri urbani, lì dove il problema dell'inquinamento atmosferico è più sentito. La svolta era stata sollecitata più volte dall'ANIASA, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità in Confindustria. Nel corso di innumerevoli audizioni e incontri istituzionali erano stati sottoposti all'attenzione di parlamentari e ministri i benefici che il cambiamento avrebbe comportato, sia per i settori interessati, sia per l'intera comunità. Già a luglio del 2020, a dire il vero, il DL semplificazione varato dal governo dell'epoca aveva cancellato il divieto per le due categorie abilitate al servizio di trasporto pubblico, ma è stato necessario attendere altri due anni e mezzo per il varo della circolare attuativa da parte della Direzione Generale della Motorizzazione. È così caduto finalmente un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità smart e sostenibili per un numero significativo di vetture che ogni giorno compiono centinaia di migliaia di chilometri sulle nostre strade. Dopo

un 2022 comunque di crescita (40.000 targhe in più) il primo quadrimestre del 2023 ha fatto registrare un ulteriore aumento di peso della locazione sul totale del mercato, arrivata al 33,3% al 30 aprile. Particolare interessante, anche se resiste il diesel (le auto a gasolio sono ancora le più richieste per il noleggio a lungo termine) rispetto al totale mercato le auto utilizzate per il noleggio detengono il record di penetrazione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in, rispettivamente al 32 e 56%.

Secondo le stime di mercato d'inizio anno il comparto del noleggio a lungo termine dovrebbe registrare quest'anno 361.000 nuove targhe (circa 20.000 in più rispetto al 2022, +5,9%). Sarà interessante verificare quanto effettivamente incideranno sull'andamento del totale mercato i contratti firmati da tassisti, proprietari e gestori di auto per il servizio di NCC.

Sergio Troise

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CAMBIAMENTO, INTRODOTTTO TRE ANNI FA, È DIVENTATO OPERATIVO IL 3 APRILE IL TRASPORTO PUBBLICO SI MODERNIZZA



Un taxi davanti allo scalo aeroportuale di Roma Fiumicino



Peso:22%

La tendenza continua a rafforzarsi e toglie ansia all'indispensabile transizione energetica già accompagnata da troppe incertezze. Il comparto immatricula un terzo delle elettriche

Il "lungo termine" dalle aziende coinvolge i privati

Se nel primo quadrimestre del 2023 il mercato italiano dell'auto - cresciuto del 26,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente - ha ritrovato una verve che sembrava svanita, il merito è soprattutto del noleggio. Soprattutto di quello a lungo termine il cui ruolo trainante ha trovato nuova linfa nel crescente ricorso dei privati a una formula, alternativa alla tradizionale proprietà, che per anni è stata appannaggio esclusivo delle flotte aziendali.

L'escalation ha dato impulso all'intero comparto, compreso quello del breve termine al quale il terremoto-Covid aveva inferto un colpo durissimo, determinando la perdita di un noleggio su tre, non ancora recuperata nonostante il buon risultato del 2022 che ha permesso di ridurre dal -28 al -5% il calo rispetto al 2019, ultimo anno felice prima della pandemia.

STRADA DELLA CRESCITA

Ben diverso il trend del lungo termine, che dalla strada della crescita non ha mai deragliato, chiudendo lo scorso anno con un +7% del fatturato e del +9% per quanto riguarda la consistenza della flotta che ha superato gli 1,1 milioni di veicoli. Una crescita che l'ultima edizione del Rapporto Aniasa attribuisce sostanzialmente a due elementi: la ripartenza - peraltro considerata non ancora adeguata - delle consegne alle aziende che avevano "congelato" il rinnovo del parco auto e soprattutto il consistente aumento della domanda da parte

dei privati (con e senza partita Iva) che ritengono questa formula vantaggiosa soprattutto in vista della transizione verso l'elettrico. Un segmento di mercato

relativamente nuovo, che l'anno scorso ha coinvolto 160.000 veicoli, e che prefigura un trend destinato a durare nel tempo, almeno in base alla "radiografia" del settore curata ogni anno dall'Associazione confindustriale che ne rappresenta entrambi i rami del noleggio: breve e lungo termine.

I dati relativi al primo trimestre - gli ultimi disponibili al momento della stampa del Rapporto - evidenziano come per la prima volta il comparto abbia superato stabilmente il 30% delle immatricolazioni italiane di auto.

INDICATORE IDENTICO

Rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il breve termine ha registrato un aumento del 16% del fatturato, del 22% nel numero dei noleggi e del 7% per quanto riguarda la composizione della flotta. Quest'ultimo indicatore è identico per gli specialisti del lungo termine, il cui giro d'affari è cresciuto del 9%, mentre il boom delle immatricolazioni (+72%) testimonia della progressiva attenuazione delle difficoltà che hanno per lungo tempo frenato le consegne di nuove auto. La rilevanza numerica acquisita dal comparto assume un peso fondamentale anche nella sfida della transizione energetica nella quale il settore ritiene di avere le carte in regola per assumere un ruolo

trainante nella progressiva decarbonizzazione della mobilità. Un'aspirazione confortata ancora una volta dai numeri che il Rapporto Aniasa sciorina generosamente e che assumono un significato particolare proprio nel campo della sostenibilità ambientale.

Infatti il documento evidenzia come la quota delle vetture green immatricolate dagli operatori del settore sia superiore a quella, pur lusinghiera, conquistata nel mercato complessivo: nel corso del 2022 il mondo del noleggio ha assorbito il 56% di tutte le immatricolazioni ibride plug-in e il 32% di quelle "full electric".

Uno sforzo necessario, ma non sufficiente, come ha ricordato il presidente dell'Associazione

to il presidente dell'Associazione



ne Alberto Viano durante la presentazione del Rapporto 2023: «La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. E l'accelerazione del ricambio del parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerire

la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale».

Gli ha fatto eco il vice presidente Italo Folonari, ricordando come l'Iva al 10% per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine, come pure la maggiore deducibilità e detraibilità per le vetture aziendali elettriche, rientrino fra le proposte che Aniasa, a nome degli associati, ha formulato al Go-

verno.
Giampiero Bottino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NEL NOSTRO PAESE SONO UTILIZZATE IN QUESTO MODO OLTRE LA METÀ DI TUTTE LE PLUG-IN IMMATRICOLATE



MERCATO
Sopra un parco auto in attesa di consegna presso i vari dealer. Sotto un'auto BEV in ricarica



Peso:46%

Soffia il vento dell'Est: crescono i veicoli provenienti dalla Cina

Lvento dell'Est soffia con sempre maggiore determinazione sul mercato italiano dell'auto, compreso quello delle flotte e delle vetture aziendali. Oltre alla sostenibilità sotto il profilo energetico, un ruolo fondamentale gioca infatti la "sostenibilità economica": prezzi convenienti a fronte di un prodotto che sta diventando appetibile. I costruttori orientali, sia asiatici che dell'Est Europa, sono oggi competitivi perché in grado di produrre auto a costi più contenuti. Per conquistare il ricco mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi su un segmento più elevato, anche premium, in linea con la domanda

del mercato europeo. Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori "nativi elettrici", non solo nella parte di mercato mainstream (come era all'inizio), ma anche nei segmenti top.

Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate o full-electric, scavalcando perfino il marchio leader per eccellenza che è Tesla.

La tendenza viene monitorata da uno studio pro-

dotto da Aniasa e Bain & Company (l'azienda di consulenza globale che aiuta le aziende change-makers a definire il futuro). La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è oggi il primo produttore di auto elettrificate al mondo, anche se Tesla mantiene il gradino più alto nelle full-electric. Il picco delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in crescita.

LO SCETTRO DELLA PRODUZIONE

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di

brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia secondo le previsioni salirà al 4% nel 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, ormai costruite soprat-

tutto in Cina.

«Uno dei trend del mercato italiano è la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto», spiega il vicepresidente Aniasa Italo Folonari. «Chi cambia l'auto, preferisce noleggiarla. Le vendite a privati sono in calo da anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni l'investimento. Il trend proseguirà nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi». In questo contesto, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici. Fondamentale per l'Italia è dunque moltiplicare gli investimenti sulla filiera auto, puntando sulle eccellenze del Made in Italy.

Piero Bianco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AMBIZIOSE Sopra una Aywais U6, a fianco una BYD Atto3. Sono due cinesi al debutto

LO STUDIO PIÙ RECENTE EVIDENZIA CHE LA BYD È DIVENTATO IL PRIMO COSTRUTTORE DI VETTURE ELETTRIFICATE TESLA FRA LE BEV



Peso:28%



Peso:28%

L'economia contrasta il rispetto ambientale

Italiani innamorati dell'automobile, ma poco propensi a spendere, specialmente sull'auto 100% elettrica: questo il quadro restituito dall'indagine annuale sulla mobilità nel nostro Paese condotta da Aniasa e Bain & Company ("Il vento dell'Est soffia sull'automotive"). Lo scenario incerto, creato prima dalla pandemia e dalla penuria di componenti, poi dalla guerra in Ucraina e dalla crisi economica, frena gli acquisti di automobili da parte degli italiani, con immatricolazioni a -9,7% nel 2022 rispetto al 2021. Quasi il 60% dei nostri connazionali non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nel 2022, principalmente perché ritenuta troppo costosa. Gli italiani sono anche "disorientati" dalle tante motorizzazioni disponibili, tra elettriche a batteria (BEV) e diverse tipologie di ibride; comunque, la full electric non convince per il prezzo elevato. Il risultato è che gli italiani si tengono l'auto che già hanno, come conferma il drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 rispetto al 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. Cresce di pari passo il parco circolante, che è doppio rispetto a 20 anni fa ed è rappresentato da vetture vec-

chie, in media, di 12 anni.

«In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza», afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company. Solo incentivi e sconti ben orchestrati possono convincere gli italiani a considerare l'acquisto.

Oppure, si guarda al noleggio, la cui crescita come canale di acquisizione dell'auto è «uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano», evidenzia il Vice Presidente Aniasa, Italo Folonari. Il noleggio ha nel 2022 un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

RICHIESTE LE BENZINA

A soffrire del trend negativo delle vendite sono soprattutto le utilitarie, che pure hanno fatto la storia dell'auto in Italia, con quote del 20% del mercato. Ma nel 2022 il segmento A è sceso al 15% a causa di un crollo delle vendite (-22%). Al contrario, salgono le vendite delle auto più voluminose, anche di lusso. Persino nelle elettriche a batteria vincono le dimensioni medio-grandi, che catturano circa il 13% delle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, contro il 2,6% delle compatte. Restano, comunque, più diffusi i motori a benzina e i modelli ibridi mild (segno, ancora una volta, che la prima esigenza degli italiani è risparmiare nel

momento dell'acquisto). In termini geografici, le BEV sono più diffuse in città e nel Centro-Nord, mentre il Sud Italia non va oltre il 5-6% del totale del mercato delle elettrificate che somma le BEV e le ibride plug-in PHEV.

In questi trend, il nostro Paese si stacca dalla media dell'Europa, dove le vendite complessive registrano un calo più contenuto (-3,9%) e le vendite di BEV sono in crescita: rappresentano il 14,7% del mercato nel 2022 (erano il 10,8% nel 2021) e sono trainate da Germania e Regno Unito, mentre Italia e Spagna restano fanalini di coda.

Patrizia Licata

© RIPRODUZIONE RISERVATA

-30%

Le rottamazioni di auto in Italia nel '22. Cresce il parco circolante che ha età media di 12 anni

GLI ALTI COSTI DELLE BATTERIE FRENANO LA DIFFUSIONE DELLE ZERO EMISSION. PER SCARSITÀ DELL'OFFERTA CALANO LE VETTURE PICCOLE



Peso:55%

EMOZIONANTE
Sopra il
momento
della scelta
dell'auto in
un dealer
da parte
di due
clienti

L'indagine annuale di Bain & Company per Aniasa mette in risalto la scarsa propensione degli italiani a cambiare l'automobile. Elettriche in difficoltà



Peso:55%

Nei primi quattro mesi di quest'anno immatricolazioni in deciso aumento rispetto al 2022. La forte frenata del diesel e le zero emission che non partono hanno però fatto risalire di 10 punti la CO2 media

Le vendite vanno ma l'incubo CO2 torna a crescere

La transizione energetica dell'auto passa per il noleggio. Lo dicono i numeri che si possono leggere in tanti modi ma in questo caso hanno un'interpretazione unica: in Italia le immatricolazioni dei veicoli a noleggio (a breve e lungo termine) valgono più del 30% del totale, per una flotta di oltre 1,2 milioni di unità - tutte Euro 6 - e 29 miliardi di chilometri percorsi ogni anno.

Numeri destinati a crescere con la ritrovata disponibilità di prodotto dopo la lunga crisi dei semiconduttori (chip) e una platea di potenziali acquirenti della formula di noleggio estesa da aprile anche a taxi e Ncc. Numeri che suggeriscono all'associazione di categoria (Aniasa) di chiedere al governo «la revisione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale». Un sostegno utile per uscire dall'angolo dove pandemia, perdurante crisi economica e inflazione hanno relegato il parco circolante italiano: una media di 12 anni e 2 mesi, il più anziano dell'Europa occidentale. Tanto più che il noleggio ha ormai conquistato anche i privati (senza bisogno di partita iva), con quasi 160 mila contratti chiusi lo scorso anno (14% del totale).

METÀ MERCATO

Nel frattempo le auto "verdi" in Ita-

lia non sono più invisibili (come potete vedere nelle tabelle). Con qualche differenza in particolare per le elettriche: se il noleggio vale il 56% delle immatricolazioni totali delle ibride ricaricabili plug-in, i clienti di questa formula mostrano un interesse meno forte per le elettriche pure con una quota "solo" del 32%. Nonostante i veicoli a batteria più venduti nel nostro Paese siano quelli dei segmenti medio-grandi (13% nel primo trimestre 2023) proprio la categoria più richiesta dal mondo del noleggio (in particolare a lungo termine). Va detto però che gli utilizzatori delle cosiddette flotte hanno percorrenze quotidiane maggiori e sono più sensibili alla voce autonomia: quasi il 40% dei contratti prevede un chilometraggio annuo superiore ai trentamila km. In ogni caso, soprattutto nelle società di dimensioni più

grandi, le auto zero emissioni sono ormai una priorità: a febbraio 30 multinazionali hanno proposto alla Commissione europea una normativa che imponga di elettrificare completamente entro il 2030 le flotte aziendali e contemporaneamente incrementi il numero delle infrastrutture di ricarica.

Segnali positivi arrivano anche nel settore del breve termine dove la maggior parte dei noleggi si ferma sotto i 300 chilometri, una distanza che può essere soddisfatta, almeno in teoria, da un'auto elettrica senza necessità di ricarica: tutti gli operatori offrono oggi veicoli a batterie e molte stazioni "rent a car" sono dotate di colonnine di ricarica. I numeri, ancora loro, raccontano anche che la corsa alla transizione è una maratona più che uno sprint: se la formula di noleggio è un modo per abbracciare alimentazioni alternati-

ve senza particolari rischi economici (l'incognita svalutazione dell'usato è in gran parte nelle mani dei noleggiatori), nel 2022 in Italia le versioni diesel, seppur una quota comunque in calo di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, hanno rappresentato ancora il 59% delle immatricolazioni a noleggio.

STABILE LA BENZINA

Le ibride al secondo posto in termini di quota con il 16% hanno conquistato 7 punti nei confronti del 2021 mentre le elettriche si sono fermate al 3%. Stabile la benzina mentre Gpl e metano valgono complessivamente solo il 4,3% (dati Aniasa). Nel primo trimestre di quest'anno poi, il +72% del mercato del noleggio a lungo termine è dovuto soprattutto alle alimentazioni a benzina, con o senza forma di ibridizzazione leggera (mild hybrid), che volano a sfiorare

il +120%, bene anche il diesel appena sotto la media del mercato (+68%) e le full hybrid (+59%). Non decollano invece le ibride ricaricabili, solo +19%, ed elettriche pure che nel noleggio a lungo termine vedono la crescita fermarsi al 17% (dati Dataforce).

Il risultato è un'inversione di tendenza: dopo 10 anni nel primo trime-



Peso:75%

stre di quest'anno le emissioni medie di CO2 delle auto vendute in Italia sono tornate sopra i 120 grammi per chilometro. C'è poi da tener conto della tradizionale doppia velocità del nostro mercato: covid-19 e crisi energetica legata alla guerra in Ucraina hanno colpito più duramente le regioni del Sud, accentuando il divario economico e sociale con quelle delle Nord, una condizione che nel meridione sta penalizzando vendite, noleggi e leasing delle più costose ibride (in particolare plug-in) ed elettriche.

MACINARE PROFITTI

L'industria dell'auto in Europa – che nonostante gli ingenti investimenti dell'elettrificazione continua a macinare profitti – comunque non fa retromarcia e prevede che entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sia composta da soli veicoli a batteria. Cruciale sarà riuscire a tagliare i prezzi per il cliente finale: la curva di riduzione dei costi è stata traslata di 3-4 anni e l'obiettivo per le batterie di scendere al di sotto dei 100 dollari per chilowattora sembra ora fissato allo stesso 2030. Oggi un accumulatore per un'auto grande ha un valore di oltre 12mila euro che scende a più di 9mila euro per una berlina media (dati Bain & Company). Costi

che, in attesa del 2030 e in assenza di un ricco portafoglio, privato o aziendale che sia, solo la formula del noleggio può aiutare a rendere più sostenibili.

Alessandro Marchetti Tricamo
© RIPRODUZIONE RISERVATA

10

Dopo 10 anni nel 1° quarto le emissioni di CO2 delle auto vendute sono tornate sopra i 120 g/km.

LE VETTURE A NOLEGGIO RAPPRESENTANO UNA FLOTTA DI 1,2 MILIONI E SONO TUTTE EURO 6 IN UN ANNO PERCORRONO QUASI 30 MILIARDI DI KM

SI ALLARGA LA PLATEA ANCHE DEI CLIENTI PRIVATI CHE SCELGONO LA FORMULA DEL RENT: 160 MILA CONTRATTI NEL CORSO DEL 2022



IMPORTANTE
Sopra la scelta di un'auto
A destra
SIXT+, novità che funziona come le piattaforme streaming di film e serie tv

Immatricolazioni autovetture

2019	PRIVATI		SOCIETÀ+AUTOIMM.		NOLEGGIO A LUNGO TERMINE		NOLEGGIO A BREVE TERMINE		TOTALE	
	Dati assoluti	Dati percentuali	Dati assoluti	Dati percentuali	Dati assoluti	Dati percentuali	Dati assoluti	Dati percentuali	Dati assoluti	Dati percentuali
Benzina	548.350	50,1	177.404	43,7	62.337	22,0	65.841	45,7	853.932	44,3
Diesel	333.096	30,4	178.493	43,9	190.148	67,0	71.167	49,4	772.904	40,1
Gpl	106.289	9,7	22.220	5,5	6.587	2,3	1.773	1,2	136.869	7,1
Metano	27.699	2,5	7.142	1,8	3.061	1,1	725	0,5	38.627	2,0
Ibride elettriche (HEV)	74.366	6,8	15.874	3,9	15.584	5,5	4.231	2,9	110.055	5,7
Ibride elettriche plug-in (PHEV+Rex)	1.652	0,2	2.470	0,6	2.356	0,8	37	0,0	4.515	0,3
Elettriche (BEV)	4.079	0,4	2.585	0,6	3.741	1,3	174	0,1	10.579	0,5
Totale ECV (BEV+PHEV+Rex)	5.731	0,5	5.055	1,2	6.097	2,1	211	0,1	17.094	0,9
Idrogeno (FCEV)	0	0,0	7	0,0	0	0,0	10	0,0	17	0,0
Totale Mercato	1.095.531	100,0	406.195	100,0	283.814	100,0	143.958	100,0	1.929.498	100,0
2023 (primi 4 mesi)										
Benzina	96.133	32,1	18.378	22,6	27.496	19,0	12.471	36,1	154.478	27,6
Diesel	31.866	10,6	19.061	23,4	51.458	35,5	7.484	21,7	109.869	19,6
Gpl	42.525	14,2	5.436	6,7	1.092	0,8	1.116	3,2	50.169	9,0
Metano	363	0,1	204	0,3	257	0,2	5	0,0	829	0,1
Ibride elettriche (HEV)	111.280	37,2	29.120	35,8	47.539	32,8	11.059	32,0	198.998	35,5
Ibride elettriche plug-in (PHEV+Rex)	6.601	2,2	4.449	5,5	12.240	8,5	1.863	5,4	25.153	4,5
Elettriche (BEV)	10.495	3,5	4.743	5,8	4.697	3,2	519	1,5	20.454	3,7
Totale ECV (BEV+PHEV+Rex)	17.096	5,7	9.192	11,3	16.937	11,7	2.382	6,9	45.607	8,1
Idrogeno (FCEV)	0	0,0	0	0,0	2	0,0	0	0,0	2	0,0
Totale Mercato	299.263	100,0	81.391	100,0	144.781	100,0	34.517	100,0	559.952	100,0

Fonte: Elaborazioni Unrae

Withub



Peso:75%



Peso:75%