

ANNO III N.3
SETTEMBRE-OTTOBRE 2020

MAGAZINE

Leasing

LOCAZIONE FINANZIARIA e NOLEGGIO A LUNGO TERMINE



**Il Segretario
Generale di Assifact
Alessandro Carretta**



**Ernesto Fürstenberg
Fassio e Luciano
Colombini di Banca Ifis**

*Non puoi aggiustare il vento
ma puoi sistemare le vele*

postatarget
magazine
CENTRO/00726/05.2018
DAL 09/05/2018
Posteitaliane

Rapporto ANIASA sul noleggio veicoli 2019: l'edizione della ripartenza

Lo scorso giugno è stata presentata la 19° edizione del **Rapporto ANIASA**, l'Associazione di Confindustria che rappresenta il settore dei servizi di noleggio veicoli a lungo termine, rent-a-car, car sharing, fleet management, servizi di digital automotive e assistenza nell'automotive. L'impatto del Covid-19 ha bloccato la spinta innovativa della new mobility pay-per-use, che nel 2019 aveva visto crescere la propria flotta di auto e veicoli commerciali leggeri fino a 1,2 milioni di unità, raggiungendo il 25% dell'immatricolato nazionale.



el 2019 il settore del noleggio e del vehicle sharing ha complessivamente registrato una significativa crescita della flotta, raggiungendo quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione (+100mila unità rispetto all'anno precedente) e un fatturato di oltre 7 mld di euro (+8% rispetto al 2018). Sul fronte delle immatricolazioni il comparto ha superato quota 500.000 veicoli, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore record di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi veicoli. Poi l'emergenza Covid, dopo un inizio d'anno

positivo, ha travolto anche il settore della mobilità a noleggio. Nella fase più acuta della crisi sanitaria la flotta dei mezzi a noleggio (soprattutto i furgoni) è rimasta operativa e ha garantito l'ultimo miglio alla distribuzione di prodotti alimentari, farmaceutici e di prima necessità, oltre agli improcrastinabili spostamenti per motivi di lavoro.

Nel trimestre marzo-aprile-maggio le immatricolazioni del settore si sono bloccate: in soli 90 giorni si sono perse 155.000 nuove auto e veicoli commerciali, per un valore di 3,1 miliardi di euro e quasi 1 miliardo di entrate

per l'Erario in meno tra IVA e tasse varie. La pandemia ha colpito in modo diversificato i diversi business della mobilità pay-per-use. Sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing. Ha finora tenuto il lungo termine. Il noleggio a breve termine è stato colpito proprio in prossimità dei suoi momenti di picco stagionale, con il break pasquale azzerato e un'estate praticamente compromessa anche dall'assenza di turismo straniero nella nostra Penisola. Le immatricolazioni sono la cartina di tornasole di questa debacle, con un -98% nel trimestre marzo-aprile-maggio rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Ad aprile addirittura sono state solo 12 le nuove vetture immesse in flotta contro le 27.000 dell'anno precedente. Il crollo è testimoniato da tutti i principali indicatori: numero di noleggi -82%, fatturato -70%, immatricolazioni -98%. Una parziale ripresa è iniziata nella seconda metà di maggio, ma su numeri totalmente diversi da quelli che di consueto si registrano in questa stagione. Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. Complice il blocco di marzo-aprile e il parziale fermo degli spostamenti per motivi di lavoro, l'auto condivisa, che pure nel 2019 ha fatto segnare un deciso consolidamento del proprio business (oltre 2 milioni e 100mila iscritti e 12 milioni di noleggi), ha registrato una contrazione del 73% dei noleggi e del 75% del fatturato. Il mese di maggio ha fornito primi segnali parzialmente incoraggianti con il business ritornato al 50% della propria attività pre-Covid nelle principali città. Il segmento che meno sembra avere subito l'impatto della pandemia, anche in consi-



derazione delle caratteristiche del business (contratti aziendali con durata media di tre anni), è il noleggio a lungo termine. Un comparto in crescita costante, che lo scorso anno ha raggiunto una flotta di quasi 1 milione di veicoli (+13%) e 282mila immatricolazioni, che da quando si sono palesati i primi casi di Covid nel nostro Paese si è fermato: -73% di immatricolazioni nel cumulo di marzo-aprile-maggio con flotta e fatturato in leggera contrazione, rispettivamente -0,5% e -1%, rispetto al periodo pre-Covid.

«Sconcerta, a quasi quattro mesi dall'inizio della pandemia» ha dichiarato il Presidente ANIASA **Massimiliano Archiapatti**, «la totale

*Massimiliano Archiapatti
alla presentazione
del 19° Rapporto
ANIASA*

assenza di attenzione da parte del Governo per due filiere strategiche per l'Italia: l'automotive (11% del PIL) e il turismo (16% del PIL). Gli annunciati

voucher vacanze, ridotti a poche centinaia di euro per limitate fasce di popolazione, riguarderanno solo una piccola parte della filiera. Ci chiediamo anche che fine abbia fatto la campagna "Viaggio in Italia" annunciata dal Premier qualche settimana fa con cui si sarebbe dovuto promuovere a livello internazionale il turismo nel nostro Paese. Sul fronte automotive è imbarazzante l'assenza di risorse messe in campo e di una chiara strategia, a differenza di quanto si sta verificando in altri Paesi d'Europa».

Ha aggiunto Archiapatti: «Senza interventi concreti, la crisi economica fermerà gli acquisti di nuove auto, provocando il collasso del mercato e rallentando il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 14 anni di

anzianità). È ora di abbandonare un approccio ideologico alla mobilità. Per questo ribadiamo al Governo la nostra proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario: estensione dell'ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche (IPT e tassa automobilistica regionale) e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa (quelle spesso in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto)». <

