Sezione: ANIASA

Edizione del:26/02/19 Estratto da pag.:23 Foglio:1/1

Dir. Resp.:Paolo Panerai Tiratura: 60.376 Diffusione: 35.977 Lettori: 119.000

Noleggio a due velocità: dopo un 2018 da primato, gennaio col freno a mano

Il noleggio in Italia? Ottocentono-vanta mila mezzi, di cui 180 mila veicoli commerciali; un portafoglio clienti composto da 75 mila aziende di ogni dimensione e 3 mila pubbliche amministrazioni, a cui si sono aggiunti i privati, arrivati a fine 2018 a quasi 40 mila contratti. Questi i principali dati del settore, che nel 2018 ha vissuto un anno da primato, raggiungendo nella prima metà fino al 26% del mercato delle immatricolazioni, per poi segnare una contrazione nel secondo semestre. La fase calante è in parte fisiologica, in parte condizionata dalla regolamentazione Wltp, la nuova classificazione antinquinamento scattata da settembre, che ha influito sul business, dapprima accelerando le consegne di vetture non conformi ai nuovi standard, quindi con un rallentamento delle immatricolazioni e delle consegne a partire dalla data di applicazione delle nuove regole.

Le indicazioni sono fornite da Aniasa, l'Associazione delle imprese di noleggio a lungo termine, a breve termine e del car sharing: il mercato automobilistico è appesantito dal clima di incertezza della politica e dell'economia e da settembre scorso si è arrestata la crescita che durava dal 2015. Ripresa che aveva visto, grazie al contributo della leva fiscale del superammortamento, la spinta decisiva della mobilità a noleggio, specialmente con il noleggio a lungo termine che, nell'ultimo triennio, è stato protagonista guadagnando tre punti percentuali di incidenza, dall'11% al 14% del mercato auto nazionale.

Le imprese di noleggio continuano a sollecitare attenzione del Governo sia per arginare l'eccessiva pressione fiscale sull'automotive, che ha raggiunto la cifra record di 73 miliardi di euro (fonte Aniasa), sia per evidenziare, numeri alla mano, il ruolo di traino sull'intera economia nazionale. La forte tassazione e l'ampia area di incertezza sulle prospettive future provocheranno un fisiologico rinvio nel rinnovo di parchi auto aziendali, come del resto già la frenata delle immatricolazioni sta ad attestare. Ma sono numerose le novità che saranno commercializzate nel prosieguo d'anno, offrendo valide alternative. La filiera sta attraversando una fase di evoluzione anche al suo interno, con il settore dei concessionari ormai sinergico a tutto campo alle attività di noleggio, come moltiplicatore di attività, ivi compreso l'after market. Lo scorso anno i dealer ed il canale dei concessionari hanno immatricolato quasi 35 mila veicoli uso noleggio, un sistema di servizi che aiuta nella delicata fidelizzazione del cliente. Alle incertezze che stanno frenando il mercato ha contribuito in modo non marginale la crociata contro i motori a gasolio, anche se nelle flotte a noleggio a lungo termine i dati sulle immatricolazioni confermano come il diesel di ultima generazione ancora rappresenti la soluzione ottimale per le aziende (+12%, con un'incidenza sull'immatricolato che sale al 75%). Un altro indicatore significativo per le scelte in materia di mobilità aziendale è rappresentato della domanda di veicoli a bassa emissione: il 2018 registra forti aumenti di immatricolazioni di vetture a noleggio ad alimentazione ibrida (+155%), a metano (+112%) e in special modo elettrica (+320%), con oltre 2.500 veicoli, pari al 50% dell'intero mercato nazionale. (riproduzione riservata)





Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente

Peso:32%

Telpress Serv

Dir. Resp.:Paolo Panerai Tiratura: 60.376 Diffusione: 35.977 Lettori: 119.000

Nel giro di un decennio le vetture a zero emissioni potrebbero costituire un terzo del mercato

ELETTRICHE, RADDOPPIO ENTRO L'ANNO

A fine 2019 10 mila veicoli circolanti, di cui il 60% a noleggio

TESTI DI ENRICO SBANDI

e immatricolazioni di veicoli elettrici nel 2019 raddoppieranno, raggiungendo quota 10 mila, e il 60% di esse saranno intestate a società di noleggio. Sono le previsioni formulate da Pietro Teofilatto, responsabile della divisione noleggio a lungo termine di Aniasa (l'associazione confindustriale delle aziende di categoria). «Nei mezzi a emissione zero qualcosa si muove e sul tema il noleggio ha posizione d'avanguardia». Già lo scorso anno, infatti, il 52% delle vetture elettriche e il 18% delle ibride sono state immatricolate per noleggio a lungo termine, percentuali che aumentano considerando anche il noleggio a breve termine e il car sharing. Il trend è significativo, nonostante i numeri siano ancora limitati. Si parla dello 0,3% circa di elettriche su quasi 2 milioni di mezzi immatricolati lo scorso anno, in un panorama dove le motorizzazioni a gasolio continuano ad essere considerate le migliori sotto il profilo economico e di gestione, grazie alle ultime versioni euro 6 d-temp che garantiscono ulteriori riduzioni di emissioni e consumi.

«L'elettrico aumenta per vari fattori», spiega Teofilatto. «C'è maggiore scelta di modelli, anche se i prezzi restano alti, aumenta la diffusione dei punti di ricarica, cresce l'autonomia e contemporaneamente si comprimono i tempi per fare il "pieno" di elettricità». Quest'anno poi, a partire da marzo, sarà in vigore l'ecobonus, ovvero il sistema d'incentivazioni governativo strutturato come bonus-malus: penalizza con una sovrattassa i veicoli che emettono CO2 oltre determinati limiti, mentre premia con contributi a crescere quelli che restano sotto soglia. «Se prima l'acquisto di un automezzo elettrico in azienda era limitato a un singolo esemplare, per vestire in maniera "green" l'immagine in occasioni particolari, oggi c'è un passo avanti significativo», conferma il manager di Aniasa. «L'ecobonus sposterà l'ago della bilancia aumentando la presenza di ibride ed elettriche nelle flotte, anche se non in maniera decisiva: per l'affermazione delle vetture zero emissioni ci vorrà ancora tempo».

Oggi il costo delle auto elettriche agevolabili parte da 25 mila euro e delle ibride da 35 mila, valori molto alti rispetto a quelli medi del mercato nazionale che si assestano intorno ai 20 mila euro. «Con l'ecobonus: quest'anno, grazie anche alle agevolazioni, è prevedibile il raddoppio delle immatricolazioni di auto elettriche, che arriveranno a circa 10 mila», prosegue Teofilatto. «Stimiamo che almeno sei veicoli su dieci siano immatricolati per il canale del noleggio». Numeri ancora marginali, da cui è fa-

cile intendere che la clientela aziendale di auto con contratti da 40 mila km/anno continuerà a privilegiare per qualche anno le motorizzazioni tradizionali, nelle forme più aggiornate ed evolute. «Guardando alla serie storica degli ultimi cinque anni, segnati da momenti interessanti con accelerazione più marcata a partire dal 2017 grazie all'ampliamento della rete di ricarica, il trend delle "zero emission" è destinato ad accentuarsi. L'attuale percorso, agevolato dall'impatto sulle scelte di mercato delle norme Wlpt sulle emissioni di CO₂, sembra coerente con l'obiettivo di una quota del 30% per l'elettrico entro il 2030, raggiungibile considerando che i fleet manager dovranno spostare quote di mobilità sempre più sull'elettrico per rispondere alle esigenze delle policy aziendali contro gli inquinanti», conclude il manager di Aniasa. C'è però un paradosso: le norme che limitano il CO₂ finiscono per colpire attraverso il «malus» soprattutto alcune motorizzazioni a benzina. Mentre quelle a gasolio, vittime di una vera e proprio crociata post dieselgate, sono destinate a restare le regine delle flotte con prevalenti esigenze di spostamento regionali e interregionali. (riproduzione riservata)



Peso:49%





DIESEL IN CALO SIATRA I PRIVATI CHE NELLE AZIENDE

AUTOVETTURE NLT				
Alimentaizoni	2018	2017		
Elettriche	1,1%	0,2%		
Metano	1,1%	0,7%		
Ibride	5,7%	2,4%		
Gpl	2,1%	1,9%		
Benzina	15,5%	18,4%		
Diesel	74,5%	76,4%		
Fonta: Elaborazione	Aniaca cu t	onti vario		

VEICOLI COMMERCIALI NLT					
Alimentazioni	2018	2017			
Elettriche	0,6%	0,4%			
Metano	3,7%	2,2%			
Ibride	0,1%	1,0%			
Gpl	1,4%	0,6%			
Benzina	3,7%	1,0%			
Diesel	90,5%	94,8%			

Fonte: Elaborazione Aniasa su fonti varie



Peso:49%



Edizione del:26/02/19 Estratto da pag.:27 Foglio:1/1

Sezione:ANIASA

Dir. Resp.:Paolo Panerai Tiratura: 60.376 Diffusione: 35.977 Lettori: 119.000

Aniasa (Confindustria) alla Camera per chiedere l'adeguamento del Codice della Strada

Itre 6,3 milioni di veicoli nuovi 'immatricolati per il noleggio tra il 2000 e il 2018, ovvero il 23% delle immatricolazioni nazionali. Ogni giorno oltre 900 mila persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 94 mila quelli del noleggio a breve termine e oltre 19 mila il car sharing. Questa realtà ha bisogno di regolamentazione adeguata. Al centro del mirino c'è il Codice della Strada attualmente in vigore, un testo risalente a 25 anni fa, quando circolavano in tutta Italia 31 mila vetture a noleggio, niente rispetto al milione che circola sulle strade attualmente ogni giorno. «Occorre dunque una revisione normativa della legge, che riconosca, incoraggi e sostenga le nuove forme di smart mobility». È quanto ha sollecitato Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, in un'audizione sulle modifiche al Codice della Strada presso la IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati che si è svolta pochi giorni fa. «L'attuale Codice», ha evidenziato ai membri della Commissione il presidente di Aniasa Massimiliano Archiapatti, «costituisce, ormai, un ostacolo all'innovazione e all'affermarsi di nuovi e più sostenibili modelli di fruizione dei veicoli. La mobilità a noleggio oggi può rappresentare un immediato volano dell'evoluzione verso modelli più sostenibili e sicuri e un acceleratore della svolta verso i veicoli a propulsione elettrica». Non è un caso se oltre la metà delle auto a emissioni zero immatricolate in Italia lo scorso anno è stata per le società di noleggio.

Il nuovo Codice dovrà prevedere, secondo le proposte delle imprese di noleggio, la definizione di «vehicle sharing» e l'armonizzazione delle regole per la gestione e la fruizione (accesso alle Ztl, uniformità della segnaletica stradale, accesso alle corsie preferenziali, previsioni di stalli dedicati in prossimità dei luoghi di interesse) dei servizi nei diversi Comuni, con l'obiettivo di facilitare la vita degli automobilisti e mettere gli operatori nelle condizioni di pianificare un'offerta integrata.

Un'altra anomalia a cui va posto rimedio è prevedere la possibilità, oggi negata, a taxi e servizi di Ncc, di prendere a noleggio il proprio veicolo, oltre che in proprietà o leasing finanziario. Infine, i rappresentanti di Aniasa hanno sollecitato l'introduzione della possibilità di noleggiare veicoli con portata superiore a 60 quintali, oggi prevista solo tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi. Si tratta di una limitazione oggi presente solo in Portogallo e Spagna e che indebolisce la competitività delle aziende di trasporto nazionali.

Il passaggio al noleggio produce vari benefici per lo Stato, come è stato evidenziato nel corso dell'incontro: mette in chiaro la rendicontazione di tutte le spese di gestione e di esercizio, consente un più rapido turnover dei veicoli abbassando l'età media del circolante (uno dei problemi più marcati dello scenario italiano), porta in strada mezzi di ultima generazione, equipaggiati con i più aggiornati sistemi di sicurezza, che emettono meno della metà di monossido di carbonio/ossido di azoto rispetto alla media del parco circolante. Proprio perché il parco circolante a noleggio è composto di veicoli molto recenti, il particolato emesso dalle vetture diesel a noleggio è inferiore dell'85% e gli idrocarburi incombusti del 70%. (riproduzione riservata)

Enrico Sbandi





Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente

Peso:32%

Telpress

Noleggio a due velocità: dopo un 2018 da primato, gennaio col freno a mano

Il noleggio in Italia? Ottocentonovanta mila mezzi, di cui 180 mila veicoli commerciali; un portafoglio clienti composto da 75 mila aziende di ogni dimensione e 3 mila pubbliche amministrazioni, a cui si sono aggiunti i privati, arrivati a fine 2018 a quasi 40 mila contratti. Questi i principali dati del settore, che nel 2018 ha vissuto un anno da primato, raggiungendo nella prima metà fino al 26% del mercato delle immatricolazioni, per poi segnare una contrazione nel secondo semestre. La fase calante è in parte fisiologica, in parte condizionata dalla regolamentazione Wltp, la nuova classificazione antinquinamento scattata da settembre, che ha influito sul business, dapprima accelerando le consegne di vetture non conformi ai nuovi standard, quindi con un rallentamento delle immatricolazioni e delle consegne a partire dalla data di applicazione delle nuove regole.

Le indicazioni sono fornite da Aniasa, l'Associazione delle imprese di noleggio a lungo termine, a breve termine e del car sharing: il mercato automobilistico è appesantito dal clima di incertezza della politica e dell'economia e da settembre scorso si è arrestata la crescita che durava dal 2015. Ripresa che aveva visto, grazie al contributo della leva fiscale del superammortamento, la spinta decisiva della mobilità a noleggio, specialmente con il noleggio a lungo termine che, nell'ultimo triennio, è stato protagonista guadagnando tre punti percentuali di incidenza, dall'11% al

14% del mercato auto nazionale. Le imprese di noleggio continuano a sollecitare attenzione del Governo sia per arginare l'eccessiva pressione fiscale sull'automotive, che ha raggiunto la cifra record di 73 miliardi di euro (fonte Aniasa), sia per evidenziare, numeri alla mano, il ruolo di traino sull'intera economia nazionale. La forte tassazione e l'ampia area di incertezza sulle prospettive future provocheranno un fisiologico rinvio nel rinnovo di parchi auto aziendali, come del resto già la frenata delle immatricolazioni sta ad attestare. Ma sono numerose le novità che saranno commercializzate nel prosieguo d'anno, offrendo valide alternative. La filiera sta attraversando una fase di evoluzione anche al suo interno. con il settore dei concessionari ormai

sinergico a tutto campo alle attività di noleggio, come moltiplicatore di attività, ivi compreso l'after market. Lo scorso anno i dealer ed il canale dei concessionari hanno immatricolato quasi 35 mila veicoli uso noleggio, un sistema di servizi che aiuta nella delicata fidelizzazione del cliente. Alle incertezze che stanno frenando il mercato ha contribuito in modo non marginale la crociata contro i motori a gasolio, anche se nelle flotte a noleggio a lungo termine i dati sulle immatricolazioni confermano come il diesel di ultima generazione ancora rappresenti la soluzione ottimale per le aziende (+12%, con un'incidenza sull'immatricolato che sale al 75%). Un altro indicatore significativo per le scelte in materia di mobilità aziendale è rappresentato della domanda di veicoli a bassa emissione: il 2018 registra forti aumenti di immatricolazioni di vetture a noleggio ad alimentazione ibrida (+155%), a metano (+112%) e in special modo elettrica (+320%), con oître 2.500 veicoli, pari al 50% dell'intero mercato nazionale. (riproduzione riservata)







Tiratura: 162.805 Diffusione: 98.970 Lettori: 195.000

Nel giro di un decennio le vetture a zero emissioni potrebbero costituire un terzo del mercato

ELETTRICHE, RADDOPPIO ENTRO L'ANNO

A fine 2019 10 mila veicoli circolanti, di cui il 60% a noleggio

TESTI DI ENRICO SBANDI

e immatricolazioni di veicoli elettrici nel 2019 raddoppieranno, raggiungendo quota 10 mila, e il 60% di esse saranno intestate a società di noleggio. Sono le previsioni formulate da Pietro Teofilatto, responsabile della divisione noleggio a lungo termine di Aniasa (l'associazione confindustriale delle aziende di categoria). «Nei mezzi a emissione zero qualcosa si muove e sul tema il noleggio ha posizione d'avanguardia». Già lo scorso anno, infatti, il 52% delle vetture elettriche e il 18% delle ibride sono state immatricolate per noleggio a lungo termine, percentuali che aumentano considerando anche il noleggio a breve termine e il car sharing. Il trend è significativo, nonostante i numeri siano ancora limitati. Si parla dello 0,3% circa di elettriche su quasi 2 milioni di mezzi immatricolati lo scorso anno, in un panorama dove le motorizzazioni a gasolio continuano ad essere considerate le migliori sotto il profilo economico e di gestione, grazie alle ultime versioni euro 6 d-temp che garantiscono ulteriori riduzioni di emissioni e consumi.

«L'elettrico aumenta per vari fattori», spiega Teofilatto. «C'è maggiore scelta di modelli, anche se i prezzi restano alti, aumenta la diffusione dei punti di ricarica, cresce l'autonomia e contemporaneamente si comprimono i tempi per fare il "pieno" di elettricità». Quest'anno poi, a partire da marzo, sarà in vigore l'ecobonus, ovvero il sistema d'incentivazioni governativo strutturato come bonus-malus: penalizza con una sovrattassa i veicoli che emettono CO₂ oltre determinati limiti, mentre premia con contributi a crescere quelli che restano sotto soglia. «Se prima l'acquisto di un automezzo elettrico in azienda era limitato a un singolo esemplare, per vestire in maniera "green" l'immagine in occasioni particolari, oggi c'è un passo avanti significativo», conferma il manager di Aniasa. «L'ecobonus sposterà l'ago della bilancia aumentando la presenza di ibride ed elettriche nelle flotte, anche se non in maniera decisiva: per l'affermazione delle vetture zero emissioni ci vorrà ancora tempo».

Oggi il costo delle auto elettriche agevolabili parte da 25 mila euro e delle ibride da 35 mila, valori molto alti rispetto a quelli medi del mercato nazionale che si assestano intorno ai 20 mila euro. «Con l'ecobonus: quest'anno, grazie anche alle agevolazioni, è prevedibile il raddoppio delle immatricolazioni di auto elettriche, che arriveranno a circa 10 mila», prosegue Teofilatto. «Stimiamo che almeno sei veicoli su dieci siano immatricolati per il canale del noleggio». Numeri ancora marginali, da cui è fa-cile intendere che la clientela aziendale di auto con contratti da 40 mila km/anno continuerà a privilegiare per qualche anno le motorizzazioni tradizionali, nelle forme più aggiornate ed evolute. «Guardando alla serie storica degli ultimi cinque anni, segnati da momenti interessanti con accelerazione più marcata a partire dal 2017 grazie all'ampliamento della rete di ricarica, il trend delle "zero emission" è destinato ad accentuarsi. L'attuale percorso, agevolato dall'impatto sulle scelte di mercato delle norme Wlpt sulle emissioni di CO₂, sembra coerente con l'obiettivo di una quota del 30% per l'elettrico entro il 2030, raggiungibile considerando che i fleet manager dovranno spostare quote di mobilità sempre più sull'elettrico per rispondere alle esigenze delle policy aziendali contro gli inquinanti», conclude il manager di Aniasa. C'è però un paradosso: le norme che limitano il CO₂ finiscono per colpire attraverso il «malus» soprattutto alcune motorizzazioni a benzina. Mentre quelle a gasolio, vittime di una vera e proprio crociata post dieselgate, sono destinate a restare le regine delle flotte con prevalenti esigenze di spostamento regionali e interregionali. (riproduzione riservata)

DIESEL IN CALO SIA TRA I PRIVATI CHE NELLE AZIENDE

AUTOVETTURE NLT		VEICOLI COMMERCIALI NLT			
Alimentaizoni	2018	2017	Alimentazioni	2018	2017
Elettriche	1,1%	0,2%	Elettriche	0,6%	0,4%
Metano	1,1%	0,7%	Metano	3,7%	2,2%
Ibride	5,7%	2,4%	Ibride	0,1%	1,0%
Gpl	2,1%	1,9%	Gpl	1,4%	0,6%
Benzina	15,5%	18,4%	Benzina	3,7%	1,0%
Diesel	74,5%	76,4%	Diesel	90,5%	94,8%
Fonte: Elaborazione	Aniasa su t	onti varie			





Peso:47%



Edizione del:26/02/19 Estratto da pag.:61 Foglio:1/1

Aniasa (Confindustria) alla Camera per chiedere l'adeguamento del Codice della Strada

ltre 6,3 milioni di veicoli nuovi immatricolati per il noleggio tra il 2000 e il 2018, ovvero il 23% delle immatricolazioni nazionali. Ogni giorno oltre 900 mila persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 94 mila quelli del noleggio a breve termine e oltre 19 mila il car sharing. Questa realtà ha bisogno di regolamentazione adeguata. Al centro del mirino c'è il Codice della Strada attualmente in vigore, un testo risalente a 25 anni fa, quando circolavano in tutta Italia 31 mila vetture a noleggio, niente rispetto al milione che circola sulle strade attualmente ogni giorno. «Occorre dunque una revisione normativa della legge, che riconosca, incoraggi e sostenga le nuove forme di smart mobility». È quanto ha sollecitato Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, in un'audizione sulle modifiche al Codice della Strada presso la IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati che si è svolta pochi giorni fa. «L'attuale Codice», ha evidenziato ai membri della Commissione il presidente di Aniasa Massimiliano Archiapatti, «costituisce, ormai, un ostacolo all'innovazione e all'affermarsi di

nuovi e più sostenibili modelli di fruizione dei veicoli. La mobilità a noleggio oggi può rappresentare un immediato volano dell'evoluzione verso modelli più sostenibili e sicuri e un acceleratore della svolta verso i veicoli a propulsione elettrica». Non è un caso se oltre la metà delle auto a emissioni zero immatricolate in Italia lo scorso anno è stata per le società di noleggio.

Il nuovo Codice dovrà prevedere, secondo le proposte delle imprese di noleggio, la definizione di «vehicle sharing» e l'armonizzazione delle regole per la gestione e la fruizione (accesso alle Ztl. uniformità della segnaletica stradale, accesso alle corsie preferenziali, previsioni di stalli dedicati in prossimità dei luoghi di interesse) dei servizi nei diversi Comuni, con l'obiettivo di facilitare la vita degli automobilisti e mettere gli operatori nelle condizioni di pianificare un'offerta integrata.

Un'altra anomalia a cui va posto rimedio è prevedere la possibilità, oggi negata, a taxi e servizi di Ncc, di prendere a noleggio il proprio veicolo, oltre che in proprietà o leasing finanziario. Infine, i rappresentanti di Aniasa hanno sollecitato l'introduzione della possibilità di

noleggiare veicoli con portata superiore a 60 quintali, oggi prevista solo tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi. Si tratta di una limitazione oggi presente solo in Portogallo e Spagna e che indebolisce la competitività delle aziende di trasporto nazionali.

Il passaggio al noleggio produce vari benefici per lo Stato, come è stato evidenziato nel corso dell'incontro: mette in chiaro la rendicontazione di tutte le spese di gestione e di esercizio, consente un più rapido turnover dei veicoli abbassando l'età media del circolante (uno dei problemi più marcati dello scenario italiano), porta in strada mezzi di ultima generazione, equipaggiati con i più aggiornati sistemi di sicurezza, che emettono meno della metà di monossido di carbonio/ossido di azoto rispetto alla media del parco circolante. Proprio perché il parco circolante a noleggio è composto di veicoli molto recenti, il particolato emesso dalle vetture diesel a noleggio è inferiore dell'85% e gli idrocarburi incombusti del 70%. (riproduzione riservata)

Enrico Sbandi





Peso:32%

