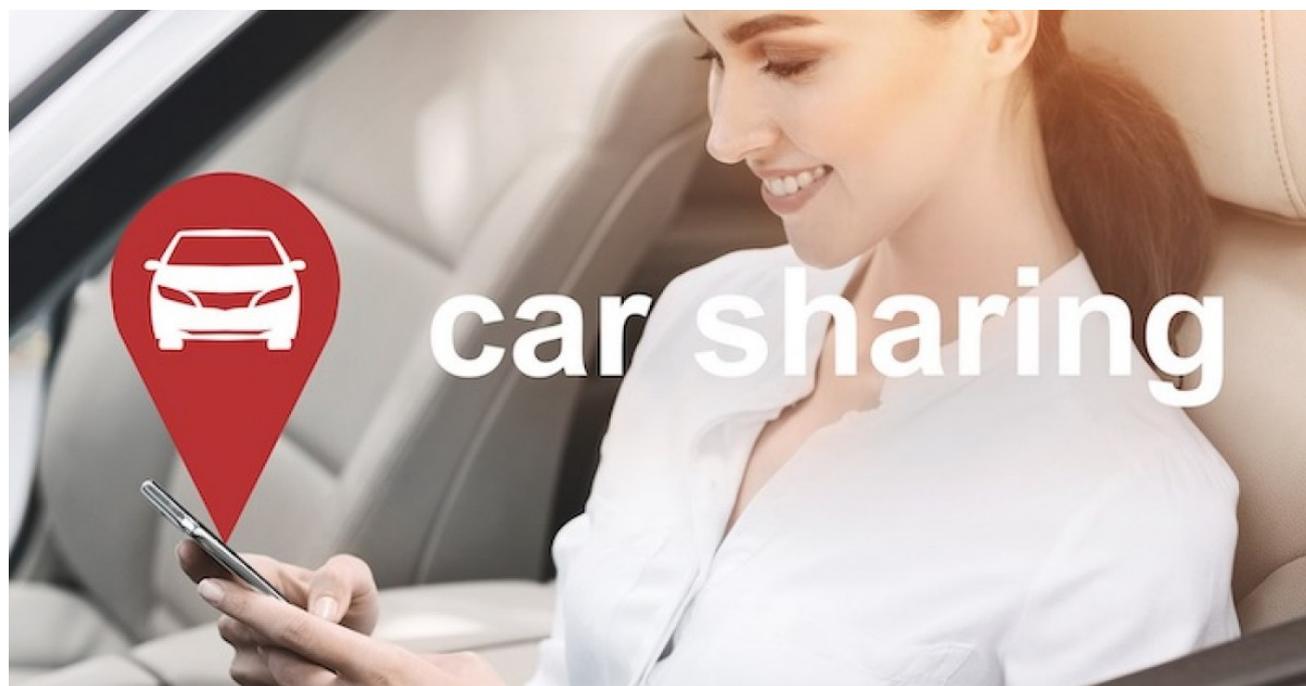


Il car sharing torna a crescereMa la flotta attiva si è dimezzata rispetto al pre-pandemia



Sicuramente si è ancora molto lontani dai numeri registrati nel 2019, quindi nel periodo precedente alla pandemia. Secondo l'analisi di **ANIASA**, nel 2022 l'utilizzo del servizio **car sharing** sembra sia stato ripreso, ma non ancora del tutto.

L'anno scorso il car sharing ha superato i 5.600.000 noleggi, un dato positivo se raffrontato all'anno precedente (+3,1%, dopo 2 anni di calo), ma ancora ben lontano dai 13 milioni di noleggi raggiunti nel 2019. Stabile invece il numero di iscritti al servizio (quasi 2,5 milioni) e di utenti attivi (sono 280mila gli utenti che hanno noleggiato almeno una volta negli ultimi 6 mesi).

*"La sostenibilità economica del servizio è oggi problematica sia per i piccoli, che per i grandi operatori", ha dichiarato il **Presidente ANIASA Alberto Viano**, "Serve una politica più lungimirante e responsabile da parte delle Istituzioni e in particolare delle amministrazioni locali delle grandi città: al riconoscimento delle positive potenzialità della formula in termini di decongestionamento del traffico e di riduzione delle emissioni, spesso si accompagnano, esclusivamente, pesanti adempimenti amministrativi e gestionali. È necessario che le Amministrazioni supportino maggiormente il settore, attivando sinergie con gli operatori, oggi impegnati nella ripartenza e consolidamento di un'attività sì imprenditoriale, ma di evidente interesse pubblico".*

La flotta attiva si è dimezzata. Si parla di 3.600 vetture versus le 6.500 del 2018-2019. Questo come conseguenza del calo della domanda, ma anche della crescente difficoltà

nell'approvvigionamento di veicoli dai produttori e ai problemi di disponibilità dei pezzi di ricambio che obbligano le vetture in flotta danneggiate a sostare per molto tempo nelle officine.

Inoltre, l'80% circa della flotta è concentrata nelle due grandi città Roma e Milano, rispettivamente con 1.100 e 1.600 vetture.

L'auto condivisa resta prioritariamente una scelta di mobilità maschile (64% del totale), sempre più gettonata non solo dai giovani. I dati registrano un calo notevole degli utenti di 18-25 anni (dal 25% al 15%), mentre restano invece stabili le altre fasce di età, con il conseguente aumento della sola fascia di utenti con più di 55 anni. Il pubblico più giovane (18-35 anni) rappresenta poco meno della metà del pubblico complessivo, la maggioranza appartiene alle fasce senior. Resta costante anche l'utilizzo settimanale, con un picco solo tra le 16 e le 21, in cui si registra il 31% del totale noleggi.

Siamo pronti alle auto elettriche?

Quanto sono pronti gli italiani per l'avvento della mobilità elettrica? Ce lo dice l'Indice di preparazione ai veicoli elettrici 2023 di LeasePlan



L'Europa è più pronta che mai per la transizione alla mobilità elettrica, con miglioramenti significativi nella preparazione ai veicoli elettrici in tutto il continente. Questa è la conclusione principale dell'Indice di preparazione ai veicoli elettrici 2023 di LeasePlan – un'analisi completa dello stato di preparazione di 22 paesi europei alla rivoluzione dei veicoli elettrici (EV). L'Indice si basa su tre fattori: maturità del mercato degli EV, maturità dell'infrastruttura per gli EV e costo totale di proprietà (TCO) degli EV in ciascun paese. “I dati complessivi europei del report 2023 – dichiara Alberto Viano, presidente di **ANIASA** – evidenziano miglioramenti significativi e ciò significa che siamo più pronti che mai al passaggio ai veicoli elettrici. Ora è essenziale che anche l'Italia si allinei a questo trend mantenendo alta la pressione sia sul governo che sulle amministrazioni locali affinché garantiscano la disponibilità di una solida infrastruttura di ricarica per tutti i conducenti, per mantenersi al passo con la domanda, che anche da noi è crescente”.

LA SITUAZIONE ITALIANA

L'Italia passa dalla 14ma alla 16ma posizione dell'edizione del 2022, evidenziando ancora una volta quanto ci sia da fare per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel paese. Dei tre

parametri l'Italia migliora considerevolmente nell'infrastruttura di ricarica mentre presenta dei limiti sia per la maturità del mercato verso l'elettrico sia sul Total Cost of ownership.

IN EUROPA

La preparazione ai veicoli elettrici complessiva è aumentata del 12% (72 punti combinati) nell'insieme dei paesi oggetto del sondaggio, evidenziando un miglioramento generale nella maturità per gli EV in tutta Europa. La maturità del mercato dei veicoli elettrici è aumentata del 19% (42 punti) in tutta Europa e ciò riflette il miglioramento complessivo della penetrazione degli EV nei paesi europei.

QUESTIONE RICARICA

L'infrastruttura di ricarica è considerevolmente migliorata, con un forte aumento del 43% (45 punti) in tutta Europa. In futuro, sarà essenziale che i governi locali, nazionali ed europei investano nell'infrastruttura di ricarica, per garantire che la disponibilità di stazioni si mantenga al passo con la crescente domanda.

ANDAMENTO DEL TCO

Benché i veicoli elettrici continuino a essere più convenienti rispetto alle alternative con motore a combustione interna nella maggior parte dei paesi europei, la maturità del TCO degli EV è leggermente diminuita del 6% (14 punti). Ciò è principalmente dovuto alla crescita dei prezzi dell'energia nel 2022

Eventi per le flotte: in arrivo un autunno intenso

A ottobre si torna in pista all'Autodromo di Monza per Company Car Drive, mentre a novembre spazio all'edizione bolognese di Fleet Manager Academy



È ora di tornare in pista all'Autodromo di Monza. Le date da segnare in agenda sono quelle del 12 e 13 ottobre, le due giornate di Company Car Drive 2023. L'evento di riferimento per il settore, giunto alla dodicesima edizione, metterà ancora una volta al centro l'esperienza della guida, consentendo ai fleet manager di mettersi al volante e acquisire direttamente dal personale tecnico e commerciale delle case automobilistiche gli highlight tecnici e le informazioni economiche delle più interessanti novità del mercato. Organizzato da Econometrica-Uvet Events e dalla testata Auto Aziendali magazine (in collaborazione con il Centro Studi Promotor e Kamel Film), con il patrocinio di Aiaga, Anfia, **Aniasa** e Unrae, Company Car Drive ha attirato molto entusiasmo e fatto registrare numeri record nell'edizione 2022, con 711 partecipanti e 1.962 test drive effettuati, confermandosi importante occasione di confronto su novità di prodotto, contenuti e formazione.

L'OBIETTIVO DELL'EVENTO

Come sempre, l'obiettivo di Company Car Drive, al motto di "Per fare strada nel business devi provarle tutte", è fornire il maggior numero di informazioni e occasioni di confronto tra fleet manager e operatori della mobilità aziendale partecipanti, consentendo di svolgere a ciclo

continuo numerosi test drive per verificare le caratteristiche di guida di autovetture e di veicoli commerciali leggeri, in diverse condizioni di guida. Il tutto su tre percorsi diversi: cittadino, fuori strada e naturalmente quello del Gran Premio d'Italia di Formula 1.

CORNICE IDEALE

Company Car Drive consentirà di coltivare i contatti con i rappresentanti del mondo dell'auto aziendale in una cornice storica; di trascorrere due intere giornate alla guida delle ultime novità portate dalle case automobilistiche; di approfondire con i protagonisti di questo settore le più recenti tendenze emerse, con particolare attenzione al discorso della transizione all'elettrico. Un appuntamento da segnare nei calendari di tutti i responsabili della mobilità aziendale, per l'interessante occasione di ritrovarsi alla guida delle ultime novità ad alimentazione tradizionale, ibrida ed elettrica e di chiedere informazioni al personale delle case automobilistiche presenti alla manifestazione.

A NOVEMBRE TORNA FLEET MANAGER ACADEMY

Fleet Manager Academy torna a Bologna e fa squadra con altri eventi legati al mondo automotive da non perdere. La più importante manifestazione italiana dedicata alla formazione in tema di mobilità aziendale, arrivata alla ventunesima edizione, si svolgerà giovedì 16 novembre nel quartiere fieristico di Bologna. Come da tradizione, è organizzata da Econometrica e Uvet Events, in collaborazione con la sua testata Auto Aziendali magazine e con il patrocinio di Aiaga (Associazione Italiana Acquirenti e Gestori di Auto Aziendali) e di **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici). Un nuovo appuntamento da non perdere per fleet, mobility e travel manager e broker, che potranno allargare la cerchia dei propri contatti, conoscere nuovi operatori e accrescere il bagaglio delle proprie conoscenze sui temi all'ordine del giorno nel settore della mobilità.

Cosa succede in città

Ci sarà la tanto auspicata riforma della fiscalità aziendale? Come proseguono le fusioni che stanno ridisegnando il panorama delle società di noleggio?



Arriva l'estate e le ferie incombono... ma restano molte le questioni aperte che riguardano la mobilità aziendale e che a settembre troveremo di nuovo sui nostri tavoli. La prima che viene in mente è quella relativa alla fiscalità. Ci sarà la tanto auspicata riforma del fisco sull'auto aziendale? Numerose associazioni della filiera automotive e organizzazioni di settore chiedono che nella definizione del Disegno di Legge Delega per la Riforma Fiscale sia "contemplata, in linea con un indirizzo di riordino e semplificazione della fiscalità applicata alle autovetture utilizzate da imprese e professionisti, una delega al Governo per un aggiornamento normativo in armonia con gli altri Paesi EU, che riconosca e sostenga la funzione di promozione della mobilità sostenibile che il comparto mira a svolgere nella transizione ecologica in atto". Queste richieste sono contenute in una nota che arriva da Aiaga, Anfia, **Aniasa**, Assilea, Federauto, Motus-E, Osservatorio Top Thousand, Unasca e Unrae, che "osservano con vivo interesse gli impegnativi lavori in corso presso la VI Commissione Finanze della Camera dei Deputati per la prossima definizione del DDL Legge Delega Fiscale". In attesa di novità riguardo alle fusioni che stanno ridisegnando il panorama delle società di noleggio attive nel nostro paese, c'è un altro tema di grande attualità, che tutto il settore segue con attenzione, e cioè quello relativo alla mobilità elettrica. In questo campo la nostra rivista ospita molti approfondimenti, con la segnalazione dei nuovi player e servizi

messi a disposizione degli utenti interessati.

Ci sono alcuni dati, in ogni caso, che meritano di essere commentati e sono quelli che mettono in evidenza il rapporto contraddittorio tra gli italiani e le auto elettriche. Cresce l'interesse per questa tecnologia, ma la disponibilità ad acquistarle non procede di pari passo, anzi diminuisce: i costi dei modelli disponibili sul mercato, complice anche l'incertezza economica, sono percepiti come ancora troppo elevati da gran parte degli italiani. Da un lato vi sono due ragioni per cui l'elettrico sta diventando sempre più appealing: in primis per l'impatto sull'ambiente e poi per i risparmi che questa tecnologia consente in termini di manutenzione e di consumi. Che nel nostro Paese esista un forte interesse per gli e-vehicles è testimoniato anche dal fatto che 9 italiani su 10 si dichiarano interessati a provarli e testarli per qualche giorno.

Il principale freno all'acquisto resta però il costo di questi modelli che fatica ad incrociare la domanda. Oggi il 76% degli italiani ha a disposizione un budget inferiore ai 30mila euro da destinare alla nuova auto e questo preclude una fetta importante del mercato, decisamente sopra questa soglia. Ultimo argomento notevole di un approfondimento è quello relativo all'andamento della mobilità condivisa nel nostro paese. Nel 2022, secondo i dati diffusi da **Aniasa**, il settore del car sharing è tornato a crescere, ma resta ancora ben lontano dai numeri registrati nel 2019: quasi dimezzato il parco veicoli a disposizione e il numero di noleggi. Servono oggi misure per rilanciare l'utilizzo dell'auto condivisa che può contribuire concretamente alla transizione ecologica della mobilità nelle nostre città. "La sostenibilità economica del servizio - ha dichiarato il Presidente di **Aniasa** Alberto Viano - è oggi problematica sia per i piccoli, che per i grandi operatori. A mancare è una politica più lungimirante e responsabile da parte delle Istituzioni e in particolare delle amministrazioni locali delle grandi città". Su tutti questi argomenti, e su molto altro, trovate ampi approfondimenti nelle pagine di questa rivista. Presto ci ritroveremo e ne parleremo anche di persona, in occasione di Company Car Drive (a Monza il 12 e 13 ottobre) e Fleet Manager Academy (a Bologna il 16 novembre). A presto e buona lettura!

La mobilità del futuro? Non solo sostenibilità, ma soprattutto un diverso rapporto delle persone con i veicoli, verso l'intermodalità



Notizie 25 Luglio 2023

La mobilità del futuro? Non solo sostenibilità, ma soprattutto un diverso rapporto delle persone con i veicoli, verso l'intermodalità

Personalizzazione e possibilità di scelta tra una serie di servizi a seconda della convenienza economica, della situazione, delle abitudini quotidiane e dei diversi stili di vita: queste sono le parole chiave della mobilità del futuro.

Non è un mistero infatti che negli ultimi anni anche gli italiani hanno acquistato sempre meno automobili di proprietà, prediligendo modalità di spostamento più snelle e meno impegnative come il noleggio on-demand di auto, biciclette e monopattini. Ma a che modello di mobilità porterà questo cambiamento di abitudini? E come impatta tutto questo sull'industria dell'automotive?

Meno proprietà, più noleggio ma soprattutto condivisione

Secondo **un'analisi di UNRAE** (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) il possesso del veicolo privato sta diminuendo all'aumentare delle piattaforme di car sharing e del noleggio a lungo termine (NLT). Lo studio evidenzia anche che la quota di immatricolazioni NLT è passata dal 12% del 2015 al 23% del 2022. E lo conferma la ricerca di mercato effettuata da **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), da cui emerge che, mentre il settore automotive fa fatica a ritornare ai livelli pre-pandemici, con vendite ancora sotto del 10%, il settore del NLT si avvicina al 30% del mercato dei veicoli, con una crescita costante.

Tutto questo genera una situazione nuova per l'Italia, che è il Paese al secondo posto in Europa per il più alto tasso di motorizzazione, dopo il Lussemburgo, con 666 automobili ogni 1.000 abitanti, come risulta da un recente paper dell'ENEA (Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile) sulla mobilità e lo smart working. Eppure anche da noi, le previsioni sono chiare: la domanda dei consumatori si orienterà sempre più verso i servizi piuttosto che verso il possesso dei beni.

Le stesse evidenze si trovano anche nel Report di BearingPoint 'Destination 2030', che rileva inoltre un aumento dell'utilizzo dello sharing nelle sue varie forme: se nel 2021 solo l'8% degli spostamenti nelle grandi città si è svolto attraverso modalità condivise, entro il 2030, la percentuale di shared on demand mobility salirà al 23%. Questa domanda è guidata da più fattori: al primo posto la prospettiva di viaggiare di meno.

Complici anche le nuove abitudini legate allo smart working, ben l'87% degli intervistati sono convinti che gli spostamenti casa-lavoro siano in diminuzione rispetto al 2019. Al secondo posto, la comodità e flessibilità, ovvero il fatto che i nuovi modelli di condivisione permettono all'utilizzatore finale di ridurre il numero di "transazioni" - dal comprare una macchina, l'assicurazione, fare benzina, fare il tagliando, acquistare o noleggiare un posto auto, ecc. fino a pagare semplicemente un abbonamento mensile oppure una fee una tantum al momento dell'utilizzo. Senza considerare che tutto può essere gestito dallo smartphone.

Infatti, ben l'81% degli intervistati prevede che entro il 2030 preferirà utilizzare una sola app per tutte le sue esigenze di mobilità. Un ulteriore driver importante è dato da una motivazione di impatto ambientale: il 49% sostiene infatti che sarà ben contento/a di non possedere un veicolo se questo aiuterà a ridurre la sua impronta ambientale. Che l'attenzione all'ambiente stia diventando un tema sempre più importante è visibile anche nelle scelte effettuate dagli utenti italiani del NLT: il 56% dei veicoli ibridi plug-in e il 30% dei veicoli elettrici immatricolati nel 2022 sono infatti assorbiti dal noleggio a lungo termine. Questo significa che quasi 4 auto elettrificate su 10 vendute nel nostro Paese sono state immatricolate da società di noleggio (report [ANIASA](#)).

Servizi di mobilità intermodale e integrata: il nuovo business per gli attori privati e pubblici

Le persone vogliono muoversi in maniera semplice, green, utilizzando di volta in volta il mezzo più adatto alle proprie esigenze del momento. L'industria della mobilità sta modificando la propria offerta per rispondere a queste nuove abitudini e anticipare quelle che potrebbero essere le future evoluzioni: possiamo dire di essere in una fase in cui tutti gli stakeholder privati e pubblici, che fanno parte dell'ecosistema della mobilità, stanno studiando e testando soluzioni utili a rendere il sistema più integrato e facile da fruire, sia per prevenire l'evoluzione della domanda, ogni giorno più articolata, sia per fare fronte a policy che tengano insieme sicurezza, benessere e sostenibilità.

Nell'inarrestabile e sempre più incalzante processo di digitalizzazione che ci vede costantemente connessi alla rete, è quasi inutile dire che la chiave del successo sarà l'accesso ai dati degli utenti abbinato alla capacità di interpretarli per comprenderne abitudini, aspettative e anticipare i bisogni come fattore differenziante rispetto alla competizione. Crescita di personalizzazione e servizi on demand significa, infatti, che i diversi player sul mercato dovranno competere, dopo aver acquisito e analizzato i dati degli utenti, per generare risposte coerenti alle domande emergenti e stimolarne di nuove.

Tutto ciò sta già impattando i vari attori della filiera del settore automotive e dei servizi di mobilità, generando nuovi modelli di business da parte di tutti gli attori della filiera del settore automotive e della mobilità in generale: dalle case automobilistiche alle aziende

manifatturiere fornitrici, dalle aziende che provvedono servizi intermodali di trasporto, alle agenzie pubbliche, dai distributori energetici sino alle compagnie di assicurazione.

Ad esempio, nell'ottica di avere un maggiore e più continuativo accesso ai dati degli utilizzatori dei veicoli, le case automobilistiche si stanno muovendo per disintermediare il rapporto con i clienti finali (dealer agency model). Parallelamente, nell'ottica di mantenere un legame diretto anche con quella fetta di clientela che preferisce le forme di noleggio o sharing, tutte le case automobilistiche stanno investendo sulle proprie società di noleggio con la creazione di nuovi brand di mobilità.

I player del settore automobilistico e della mobilità che vogliono restare rilevanti sul mercato devono ampliare la propria offerta in ottica multi servizio e intermodale, non tanto operando in maniera autonoma su tutti gli ambiti, quanto più orchestrando un ecosistema di partner e adottando rapidamente nuove tecnologie al fine di presentare agli utenti di domani un'esperienza di mobilità corredata da molteplici servizi utili (rilevamento dei parcheggi liberi, identificazione punti di ricarica, intermodalità di pagamento, guida autonoma, ecc.).

Un settore che fin dall'inizio del '900 considera l'auto come bene primario è quindi chiamato a cambiare pelle rivedendo la catena del valore per dare centralità ai servizi legati a una mobilità intermodale, integrata, condivisa, ma comunque fortemente personalizzata. Il percorso non sarà semplice, implica dovere introdurre all'interno degli attori della filiera automotive nuove professionalità, attingendo da altri settori quali ad esempio le telecomunicazioni, implica anche reinventare i punti di contatto con il cliente e sapere leggere e interpretare l'immensa mole di dati che potranno raccogliere dai propri clienti. Un'evoluzione complessa ma realizzabile e soprattutto imprescindibile per rimanere sul mercato in maniera profittevole.

pubblicato il 25 / 07 / 2023

Intervista al Presidente di ANIASA Alberto Viano



Un mercato da 12Mld che rappresenta il 33% delle immatricolazioni del mercato. Per Viano da diversi anni è in atto nel nostro Paese una transizione dalla proprietà all'uso dei veicoli

L'autonoleggio sta avendo performance molto interessanti con quasi tutti gli indici positivi, il noleggio sta diventando una vera e propria scelta di opportunità per i clienti?

Una flotta gestita di 1.250.000 veicoli, un fatturato diretto ed indiretto che ha superato i 12 miliardi di euro, un totale di circa il 33% delle immatricolazioni automotive registrate in Italia, una clientela arrivata a 250.000 soggetti tra aziende di ogni dimensione e comparto, pubbliche amministrazioni e soggetti privati, oltre 31 milioni di giornate di noleggio per esigenze di spostamenti a fini turistici o a breve termine, 12 milioni di contratti di car sharing nelle città metropolitane. Questi sono i numeri che fotografano la realtà del noleggio in Italia.

Se a questi valori si aggiungono quelli derivanti dai risparmi economici generati annualmente dal noleggio a vantaggio del sistema nazionale -pari a 2,5 miliardi di euro anno ed il contributo alle casse erariali di oltre 2,5 miliardi nonché ad un indotto aziendale e professionale arrivato a 20.000 addetti distribuiti sull'intero territorio- si può ancor meglio considerare il ruolo che ricopre il settore nell'ambito dell'economia nazionale.

Un'opportunità di mobilità che va da pochi minuti a cinque anni e che offre un servizio flessibile e su misura delle specifiche esigenze di aziende, pubbliche amministrazioni, turisti e cittadini.

Questo trend positivo è dovuto ai punti di forza del servizio dell'autonoleggio (quali secondo lei) o dipende da un cambio di scelta del cliente?

Da diversi anni è in atto nel nostro Paese una transizione dalla proprietà all'uso dei veicoli, un processo culturale che vede il nostro Paese ancora indietro rispetto ad altre realtà. Una scelta che porta con sé diversi benefici, a partire da quelli economici e gestionali, che oggi spingono sempre più soggetti muoversi in tale direzione. I vantaggi della formula sono ormai unanimemente riconosciuti, tanto che anche durante la pandemia la flotta dei veicoli in noleggio a lungo termine è continuata a crescere, seppure con maggiore lentezza.

In più la transizione ecologica dettata a livello europeo di qui al 2035 e la diffusione di nuove motorizzazioni, oggi spingono ulteriormente verso forme di mobilità diverse dalla proprietà, che consentono di evitare importanti immobilizzi di capitale e di poter guidare, grazie a canoni mensili, vetture altrimenti difficilmente accessibili. Oggi il 30% delle vetture elettriche immatricolate nel nostro Paese sono a noleggio e ben il 54% di quelle plug-in.

Il mondo dell'autonoleggio ha una clientela molto variegata, quanto è importante che le procedure di noleggio siano condivisi fra tutti i player (anche concorrenti) del mercato?

Il noleggio sta diventando sempre più fulcro della nuova domanda di mobilità. Alle 90.000 aziende di ogni comparto e dimensione, si sono aggiunte quasi 3.000 Pubbliche amministrazioni di ogni livello, che apprezzano sempre più i servizi offerti dal settore. La clientela si è poi ulteriormente ampliata attraverso il noleggio a lungo termine ai soggetti privati, i codici fiscali. Si tratta oggi di oltre 160.000 consumatori che nella attuale fase di transizione dell'automotive sono approdati al noleggio come alternativa all'acquisto ed al leasing. Anche a fronte di questa forte crescita, le aziende associate hanno aumentato nel corso degli anni il livello di trasparenza delle informazioni e delle pratiche commerciali, con una gestione della contrattualistica in perfetta rispondenza con la normativa della concorrenza e del mercato. Il rapporto con la clientela ne è risultato rafforzato e la prassi associativa è diventata riferimento.

Quanto ha influito nel mercato il ritardo nelle consegne di autoveicoli nuovi e l'aumento dei prezzi?

L'ultimo triennio ha visto, specialmente in Europa, una congiunzione astrale, un mix di tematiche dovute a pandemia, crisi dei microchip e della logistica, problemi bellici ed energetici, discussioni su elettrificazione e "sindrome 2035", un contesto in cui le nuove esigenze di mobilità sono proiettate verso la intermodalità e la digitalizzazione.

La crisi dei chip e quella di prodotto si è fatta sentire in modo significativo sul settore automotive in generale e anche sul settore del noleggio veicoli, provocando nel 2021, nel lungo termine, una riduzione delle immatricolazioni e un conseguente prolungamento dei contratti in essere e rinvio del rinnovo delle flotte. Da qualche mese questa stretta si è attenuata e le immatricolazioni sono tornate a crescere con continuità.

Nel breve termine l'impossibilità di raggiungere un adeguato numero di veicoli in flotta per rispondere alla domanda ha rappresentato un serio problema per gli operatori. Lo scorso anno

abbiamo inserito nel nostro parco un numero di veicoli pari a quasi la metà di quelli registrati nel 2019, un fenomeno causato principalmente da due fattori: la perdurante scarsità di prodotto sul mercato e le politiche commerciali delle Case automobilistiche che continuano a privilegiare altri canali di vendita. Nel 2022 anno abbiamo sopperito a questa criticità tenendo i veicoli in flotta oltre la canonica durata di 8-10 mesi, ma quest'anno non è possibile seguire la stessa strada, con vetture che hanno raggiunto ormai una permanenza media in parco di oltre 16 mesi. Per sopperire a queste dinamiche gli operatori sono oggi impegnati nella ricerca di nuovi canali di approvvigionamento e stanno volgendo con crescente interesse lo sguardo verso i veicoli dei costruttori cinesi, maggiormente disponibili sul mercato. Un trend in fase di ulteriore consolidamento a causa dell'indecisione sui tempi della transizione energetica, che invece di rafforzare la filiera europea sta registrando un lento ma progressivo allargamento della presenza asiatica.

È in vista un nuovo provvedimento sugli incentivi all'automotive. Cosa vi aspettate dal nuovo governo?

Esattamente 12 mesi fa con il DPCM del 4 agosto 2023 veniva riconosciuto il conferimento dei benefici al settore dell'autonoleggio. Seppure nel limite del 50% degli importi stabiliti, per la prima volta, comunque, il noleggio veicoli veniva inserito espressamente nel contesto legislativo ed il nostro obiettivo è di rimarcare ulteriormente la valenza in ambito politico.

Oggi le dichiarazioni del Governo, dopo una attenta valutazione dell'andamento del mercato, attestano la necessità di migliorare i meccanismi degli incentivi. Le immatricolazioni di elettrico ed ibrido, infatti, non hanno finora registrato un aumento della tendenza di crescita che si era invece verificata nel 2021. Il noleggio è peraltro diventato l'alfiere della transizione ecologica, immatricolando nel primo semestre del 2023 il 34% ed il 63% delle vetture elettriche ed ibride.

ANIASA auspica un positivo intervento del governo in carica, che riconosca il ruolo del noleggio come attore del rinnovamento della mobilità.

Gli italiani preferiscono l'auto, soprattutto a noleggio Lo studio di **ANIASA** e Bain & Company sulla mobilità degli italiani nel 2023



L'auto resta la prima scelta degli italiani per spostarsi, l'elettrico invece fatica ancora ad affermarsi, soprattutto fuori dalle metropoli e al Sud.

In crescita invece la scelta del noleggio. Oggi, infatti, 1 immatricolazione su 3 è a noleggio. Sono i risultati dello studio condotto da **ANIASA** e **Bain & Company** sulla **mobilità degli italiani nel 2023**, realizzata su un campione ampiamente rappresentativo di residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2023.

"Lo studio condotto con Bain & Company", ha commentato il **Presidente ANIASA Alberto Viano a margine della presentazione**, "evidenzia una volta di più la centralità dell'auto nella mobilità degli italiani, sempre più inclini all'uso rispetto alla proprietà, e il ruolo strategico che il noleggio può giocare nella transizione ecologica del nostro parco circolante. Dati, questi, che rendono ancora più evidente l'opportunità di utilizzare, con interventi mirati, la leva fiscale, ad esempio prevedendo l'IVA al 10% per i servizi di car sharing (come per i servizi di trasporto pubblico) e di noleggio a breve termine per turisti stranieri (come già avviene per alberghi e ristoranti) e maggiore detraibilità e deducibilità per le vetture aziendali elettriche".

L'auto ad uso personale resta infatti il mezzo preferito (circa il 72% degli italiani) da chi si muove nelle grandi città, seguito a distanza dal trasporto pubblico locale. Sono queste le due forme di trasporto che oggi garantiscono agli italiani la mobilità.

A quanto pare, la transizione verso l'elettrico può attendere. Le auto elettriche ancora non convincono pienamente gli italiani alle prese con il cambio dell'auto, più orientati verso vetture ibride (soprattutto mild): nei primi 5 mesi dell'anno la quota di vetture alla spina è rimasta sotto il 4% (al 3,7%).

"In questo contesto, i cambiamenti a cui sta andando incontro la filiera automotive rendono l'aspetto dimensionale delle aziende un fattore critico. Questo trend è già visibile oggi in Europa e nei prossimi anni assisteremo a una crescita significativa dei Costruttori dell'Est Europa e dell'Asia, in grado di

*produrre auto a costi più competitivi, soprattutto per i segmenti piccoli e delle urban car. Qual è la strada per la filiera italiana perché possa rimanere nell'arena competitiva europea? Investire sulle nuove tecnologie, anche ricorrendo ad operazioni di M&A", ha commentato **Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company.***

Noleggino. Cambia tutto. O forse no



Uomini e Trasporti editore Federservice, la rivista online NewsPaper editore Federservice, la rivista online Uomini e Trasporti editore Federservice, la rivista online Uomini e Trasporti editore Federservice, la rivista online Home Prodotto Mondo pesante Noleggino. Cambia tutto. O forse no Noleggino. Cambia tutto. O forse no

Soddisfatte le associazioni dell'autotrasporto per la flessibilità introdotta dalle nuove norme. Ma non mancano i problemi: dove registrare i camion con targa estera? Quanto possono durare i contratti? Come evitare forme di dumping da parte di aziende dell'Est europeo? La risposta al decreto interministeriale in preparazione tra ministeri dei Trasporti e dell'Interno

Di Redazione 1 Agosto 2023

Noleggino libero anche per i camion? Sì, ma come. E, soprattutto, quando? L'Italia ha finalmente recepito la direttiva europea, varata un anno fa, che consentiva agli Stati membri di permettere il noleggino dei veicoli senza conducente adibiti al trasporto merci anche in altri paesi dell'Unione, per permettere alle imprese – è scritto nella relazione – di «affrontare più facilmente picchi di domanda di corta durata, stagionali o temporanei, oppure di sostituire i veicoli difettosi o guasti, garantendo al contempo la conformità ai necessari requisiti di sicurezza e assicurando condizioni di lavoro adeguate per i conducenti».

È una possibilità (l'espressione usata nella relazione è che i Paesi «dovrebbero») per la quale,

tuttavia, gli Stati membri possono prevedere una serie di limiti: il periodo di utilizzazione del veicolo noleggiato, l'immatricolazione conforme a quella in cui il veicolo circola, il numero massimo di veicoli, comunque non inferiore al 25% del parco dell'impresa (salvo per quelle più piccole). Ma, articolo 3, punto d), può anche «limitare l'utilizzazione di tali veicoli per le operazioni di trasporto per conto proprio».

Il decreto di recepimento

Il decreto legge che ha recepito la direttiva, modificando l'art. 84 del Codice della Strada, è stato approvato lo scorso giugno, ma non pone quest'ultima limitazione, permettendo anzi alle imprese di trasporto in conto terzi – iscritte all'Albo degli autotrasportatori – di utilizzare «autocarri, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione ed in proprietà di impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea», a condizione che il contratto di locazione non sia abbinato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento.

Altri obblighi, tutto sommato, conseguenti a quelli principali sono che il veicolo noleggiato deve essere usato esclusivamente dall'impresa noleggiante, deve essere guidato da un dipendente di questa, il suo impiego deve essere limitato al periodo contrattualizzato, a bordo deve esserci sempre il contratto di locazione, in formato cartaceo o elettronico e non è possibile la sub locazione.

Una specie di rivoluzione, insomma, se si pensa che in Italia il noleggio di veicoli senza conducente per il trasporto merci di oltre 6 tonnellate di portata è autorizzato soltanto fra imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori e solo per i trasporti internazionali da una società di noleggio di un paese dell'Unione europea. A questo punto, invece, l'impresa locatrice non dovrà essere necessariamente iscritta all'Albo degli autotrasportatori, ma potrà anche essere una società che ha come attività principale, se non unica, proprio il noleggio di veicoli.

Gli autotrasportatori

Contenti gli autotrasportatori, soprattutto di fronte all'incertezza sui veicoli da acquistare creata dalle controverse modalità per la transizione green dei trasporti. «Soddisfazione» è stata espressa dall'associazione confindustriale **Anita** «per una misura che ha fortemente voluto e che finalmente pone fine ad una inaccettabile discriminazione delle imprese italiane che fino ad oggi potevano utilizzare tali veicoli e complessi di veicoli solamente nei trasporti internazionali, a differenza dei vettori esteri concorrenti, i cui ordinamenti non prevedevano tali limitazioni». Stessi concetti per **Confartigianato trasporti** che nel rivendicare di essersi battuta da tempo per la misura, ha affermato che questa «serve a porre fine a una palese discriminazione dei vettori italiani». Più contenuta, ma pur sempre positiva, la reazione di **Fiap**, per la quale «la soluzione del noleggio rappresenta una possibile scelta di flessibilità che permette di rispondere alla variabilità delle esigenze del mercato di tali servizi» e, dunque, l'Unione europea si è fatta promotrice di «una norma definibile di coordinamento, ad oggi, effettivamente mancante».

Ma probabilmente è presto per far festa. All'attuazione pratica della Direttiva manca ancora il Decreto interministeriale (Trasporti e Interno) che dovrà precisare procedure, tempi e limitazioni e cercherà di risolvere una serie di criticità che la nuova disposizione inevitabilmente finirà con il creare.

Il principale è quello di dove e come registrare i veicoli immatricolati per il trasporto merci e noleggiati all'estero. In una sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori? Nel Registro Elettronico Nazionale? E se i contratti supereranno i 30 giorni, non si dovrà reimmatricolare i veicoli in Italia? Chi prenderà un veicolo a noleggio per effettuare trasporti in conto terzi non dovrebbe dimostrare i requisiti di capacità finanziaria? Che fine farà tutto il complesso sistema di incentivi legati ai veicoli di proprietà ma non evidentemente a quelli noleggiati? E i noleggiatori stessi non dovranno garantire in qualche modo che i loro veicoli rispettino le norme tecniche del paese in cui vengono noleggiati, contro il rischio di portare in Italia veicoli vecchi, insicuri e inquinanti, trasformando il noleggio in una nuova forma di dumping?

L'Aniasa

Le associazioni dell'autotrasporto questi interrogativi li stanno ponendo ai due ministeri interessati con una serie di incontri tesi a mettere a punto il decreto. Ma allo stesso decreto guardano i noleggiatori italiani – raccolti nell'**Aniasa** – che già oggi gestiscono già 220 mila veicoli commerciali, preoccupati anche dei forti investimenti e del know how da sviluppare specialmente per la rete di assistenza e di manutenzione. **Pietro Teofilatto**, Direttore Area Fisco ed Economia dell'associazione si augura infatti che il decreto sia «occasione per regolamentare bene la materia, tutelando le aziende nazionali e la sicurezza sulle nostre strade». E fa notare che «la Direttiva contemplava la possibilità per lo Stato italiano di aprire il mercato gradualmente, evitando forti ripercussioni sul mercato», che «non ci sono innovazioni per il noleggio di veicoli per il trasporto in conto proprio, sempre limitato dal 1995 ai 60 quintali» e che si aggiungono «i rischi di seri contraccolpi per la nostra finanza locale, in quanto bollo, IPT ed assicurazioni sono versati nel Paese di origine. Oltre all'IVA sull'acquisto dei veicoli».

Quanto al piano normativo, Teofilatto rileva che «manca il fondamentale riferimento al REVE, il registro dei veicoli con targa estera tenuto dal PRA e in vigore dal 2022 per le autovetture» e che, comunque, «sarà in ogni caso importantissima una capillare attività di controllo da parte degli organismi di polizia stradale sulla circolazione dei veicoli locati all'estero non solo in tema di sicurezza, ma anche riguardo la classe di emissioni, evitando casi di concorrenza sleale verso le imprese nazionali».

Il dumping, appunto, che uscito dalla porta rischia di rientrare dalla finestra, mettendo in circolazione veicoli inquinanti grazie a una norma che dovrebbe invece favorire la transizione green.

- Tag
- **Aniasa**
- anita
- ConfartigianatoTrasporti
- Fiap

- noleggio camion
- Pietro Teofilatto

Uomini e Trasporti editore Federservice, la rivista online