

Incentivi, Aniasa non ci sta Fleet e noleggio si rivolgono all'antitrust per l'esclusione dalla fruizione del bonus acquisto

Ad **Aniasa** proprio non va giù, dopo la battaglia persa sull'Iva, la sorpresa che il governo ha riservato ai noleggiatori, ovvero l'esclusione dalla possibilità di fruire degli incentivi concessi per l'acquisto di nuovi autoveicoli. Sull'argomento ritorna con un comunicato, che volentieri riportiamo:

Aniasa, l'Associazione che rappresenta in Confindustria il settore dei servizi di mobilità, ha presentato un esposto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in relazione agli incentivi recentemente varati dal Governo per l'acquisto dei veicoli meno inquinanti.

Al centro dell'esposto gli effetti "discriminatori" generati dalla normativa (DPCM del 6 aprile scorso) che esclude dalla platea dei beneficiari le aziende e, in particolare, il noleggio veicoli.

Sono tre gli aspetti distorsivi della concorrenza su cui si focalizza l'esposto presentato da **ANIASA** all'Autorità Antitrust.

Il Decreto prevede che gli incentivi siano disponibili solo per le forme di acquisto e leasing finanziario. Il noleggio a lungo termine che, rappresenta oggi un canale fortemente utilizzato (oltre 150.000 consumatori italiani hanno scelto di abbandonare la proprietà per prendere un'auto a noleggio di ultima generazione), è stato incomprensibilmente escluso per la prima volta da questa tornata di incentivi.

La scelta di agevolare gli acquisti delle vetture o la loro acquisizione in leasing, genera un pregiudizio nei confronti della mobilità "pay-per-use", canale che porta evidenti ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario. La norma di fatto limita le scelte del consumatore, rallentando il processo di transizione ecologica del nostro Paese.

Il

Il noleggio oggi, dati alla mano, è il principale strumento in grado di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti, grazie a una quota significativa di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale) ed elettriche (30%) e a un tasso di rotazione dei veicoli in flotta (in media 4 anni) ben più veloce di quello medio del nostro parco circolante (vita media del veicolo pari a 11,5 anni).

Il secondo punto che produce una distorsione nella concorrenza riguarda l'esclusione delle aziende dagli incentivi. Tale previsione ha l'effetto di dirigere l'offerta delle Case costruttrici

verso la vendita di automobili a privati, riducendo significativamente, in un momento di scarsità di prodotto come quello attuale, la fornitura di veicoli alle flotte aziendali e alle società di noleggio.

Il terzo passaggio dell'esposto si focalizza sul car sharing, formalmente incluso nella platea dei beneficiari, ma solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori. Una previsione destinata a rendere inefficace la misura rispetto all'obiettivo atteso di contribuire alla ripartenza dei servizi di condivisione: oggi, infatti, gli operatori di sharing acquisiscono la propria flotta tramite il noleggio, sia per evitare di immobilizzare ingenti capitali sia per acquisire un servizio di manutenzione della flotta, che solo le società di noleggio a lungo termine, con la loro capillare diffusione sul territorio, sono in grado di assicurare.



“Il Decreto così come è configurato orienta fortemente la domanda di acquisto dei veicoli con una grave ed inevitabile distorsione della concorrenza, a scapito degli operatori di mercato, ma soprattutto dei consumatori privati, che, proprio in questa fase di transizione ecologica, vedono pregiudicata la possibilità di utilizzare il noleggio per avvicinarsi, a costi accessibili, a nuovi veicoli ibridi ed elettrici. Auspichiamo che il Governo possa rimediare rapidamente a una misura ancorata al concetto di proprietà favorendo così realmente la libertà di scelta dei consumatori sulla forma di acquisizione delle auto”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano.

Incentivi auto: ANIASA ha presentato un esposto all'Antitrust



Per l'Associazione la normativa penalizza i consumatori e le aziende, limitando la scelta tra le diverse modalità di acquisizione delle auto meno inquinanti.

ANIASA, l'Associazione che rappresenta in Confindustria il settore dei servizi di mobilità, ha presentato nei giorni scorsi un esposto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in relazione agli incentivi recentemente varati dal Governo per l'acquisto dei veicoli meno inquinanti. Al centro dell'esposto gli effetti "discriminatori" generati dalla normativa (DPCM del 6 aprile scorso) che esclude dalla platea dei beneficiari le aziende e, in particolare, il noleggio veicoli.

Per l'Associazione sono tre gli aspetti distorsivi della concorrenza che hanno determinato il ricorso all'Autorità Antitrust:

Il Decreto prevede che gli incentivi siano disponibili solo per le forme di acquisto e leasing finanziario. Il noleggio a lungo termine che, rappresenta oggi un canale fortemente utilizzato (oltre 150.000 consumatori italiani hanno scelto di abbandonare la proprietà per prendere un'auto a noleggio di ultima generazione), è stato incomprensibilmente escluso per la prima volta da questa tornata di incentivi.

La scelta di agevolare gli acquisti delle vetture o la loro acquisizione in leasing - sostiene **ANIASA** - genera un pregiudizio nei confronti della mobilità "pay-per-use", canale che porta evidenti ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario. La norma di fatto limita le scelte del consumatore, rallentando il processo di transizione ecologica del nostro Paese.

Il secondo punto che produce una distorsione nella concorrenza riguarda l'esclusione delle aziende dagli incentivi. Tale previsione ha l'effetto di dirigere l'offerta delle Case costruttrici

verso la vendita di automobili a privati, riducendo significativamente, in un momento di scarsità di prodotto come quello attuale, la fornitura di veicoli alle flotte aziendali e alle società di noleggio.

Il terzo passaggio dell'esposto si focalizza sul car sharing, formalmente incluso nella platea dei beneficiari, ma solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori. Una previsione destinata a rendere inefficace la misura rispetto all'obiettivo atteso di contribuire alla ripartenza dei servizi di condivisione: oggi, infatti, gli operatori di sharing acquisiscono la propria flotta tramite il noleggio, sia per evitare di immobilizzare ingenti capitali sia per acquisire un servizio di manutenzione della flotta, che solo le società di noleggio a lungo termine, con la loro capillare diffusione sul territorio, sono in grado di assicurare.

“Il Decreto così come è configurato orienta fortemente la domanda di acquisto dei veicoli con una grave ed inevitabile distorsione della concorrenza, a scapito degli operatori di mercato, ma soprattutto dei consumatori privati, che, proprio in questa fase di transizione ecologica, vedono pregiudicata la possibilità di utilizzare il noleggio per avvicinarsi, a costi accessibili, a nuovi veicoli ibridi ed elettrici. Auspichiamo che il Governo possa rimediare rapidamente a una misura ancorata al concetto di proprietà favorendo così realmente la libertà di scelta dei consumatori sulla forma di acquisizione delle auto”, ha commentato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano.

Noleggjo a lungo termine: vantaggi e opportunità

Il noleggio a lungo termine conviene davvero? Quali sono le tendenze attuali del mercato automobilistico? A chiederselo sono in tanti, dai privati stanchi di dover provvedere alla manutenzione dell'auto e al pagamento di bollo, tasse e assicurazione, alle aziende che desiderano contenere i costi. Diamo un'occhiata ai vantaggi offerti dal noleggio a lungo termine e alle differenze con il leasing.

Tutte le caratteristiche del noleggio a lungo termine



Come confermato dai dati forniti dall'**Aniasa**, il noleggio a lungo termine è una delle opzioni più praticate da privati e aziende, i quali preferiscono questa formula sia al leasing che all'acquisto di un'auto nuova. Il noleggio a lungo termine (NLT) prevede la concessione in noleggio di una vettura o di un veicolo commerciale in cambio di un **canone fisso mensile**, senza nessun anticipo.

Il noleggio soddisfa esigenze temporanee e a lungo termine, in quanto esistono opzioni adatte a chi ha bisogno di un'auto per un solo giorno o per qualche mese e a coloro che necessitano di un'auto per periodi superiori ai 12 mesi. Ideato appositamente per le imprese e i professionisti, il noleggio a lungo termine sta riscuotendo un successo crescente anche tra i privati cittadini, i quali possono beneficiare dell'assenza di tasse e anticipi.

I vantaggi del noleggio a lungo termine per aziende e professionisti



Imprese e professionisti che hanno la necessità di percorrere diversi chilometri tutti i giorni, non possono prescindere dall'uso di mezzi efficienti, sicuri e ben tenuti. Le aziende che propongono soluzioni come il noleggio a lungo termine garantiscono servizi aggiuntivi importanti, quali il **soccorso stradale**, la **manutenzione ordinaria e straordinaria** del mezzo, la **sostituzione degli pneumatici** e la **gestione dei sinistri**. A tutto ciò si uniscono le **agevolazioni fiscali** pensate appositamente per le imprese e i professionisti, ovvero la possibilità di dedurre le spese e detrarre l'IVA.

I vantaggi del noleggio a lungo termine per i privati

Secondo i dati forniti dall'**Aniasa**, sono più di 21 mila le persone che hanno deciso di noleggiare un'auto a lungo termine, preferendo tale opzione all'acquisto di un'auto nuova. Nonostante l'assenza delle agevolazioni fiscali riservate a professionisti e imprese, i privati hanno diversi buoni motivi per preferire tale soluzione. Il primo riguarda l'opportunità di liberarsi dal "peso" di dover gestire gli imprevisti e affrontare le spese extra che un'auto comporta. Inoltre, col

noleggio a lungo termine spariscono i problemi relativi alla **svalutazione della vettura** e alla necessità di rivenderla. Terminato il noleggio, spetta all'utente scegliere se rinnovare l'accordo, noleggiare un'altra auto oppure chiudere definitivamente il contratto.

Le differenze tra con il leasing



Se il noleggio auto consente di sottoscrivere un accordo mensile o annuale con un'azienda, il leasing è una sorta di "affitto", che prevede il pagamento di un canone mensile, nonché la **possibilità di acquistare l'auto al termine del contratto** (in genere versando una rata finale). In sostanza, le società che propongono il leasing non fanno altro che anticipare il capitale necessario per l'acquisto della vettura, mentre il cliente lo restituisce attraverso il pagamento delle rate.

Per scegliere tale formula, è necessario rivolgersi a una banca o a una finanziaria, spesso convenzionate con la società che propone il leasing. Nonostante le formule del noleggio e del leasing si somiglino, esistono differenze importanti tra l'una e l'altra. Infatti, nel leasing spese di manutenzione, assicurazione, cambio pneumatici e soccorso stradale sono quasi sempre a carico dell'utente finale. Il leasing, inoltre, prevede un **anticipo alla firma** e una maxi rata finale per il riscatto dell'auto, oltre all'**esposizione bancaria del firmatario** (sussiste la segnalazione alla Banca d'Italia o al CRIF).

Conclusioni

Chi è stanco di doversi preoccupare di pagare il bollo, l'assicurazione, la manutenzione e la sostituzione degli pneumatici, può trovare nel noleggio a lungo termine un'opportunità davvero interessante.

Flop dei bonus auto, la crisi non si ferma



A giugno calo del 15%. Nel primo semestre vendite in frenata del 22,7%

Flop degli ecobonus per l'acquisto di auto in giugno. Non c'è stata la forte «scossa» auspicata, anche perché lo stanziamento di «soli» 170 milioni a favore delle vetture con motori tradizionali (61-135 grammi/km di CO₂ emessa) sono andati esauriti in poco tempo, una ventina di giorni. A rimanere, invece, ancora consistente è il fondo per le auto elettriche e ibride plug-in, rispettivamente l'87,3% e il 93,7% del totale. E così il mese scorso è arrivata la dodicesima flessione consecutiva in Italia: -15% sul 2021 e -22,7% se si guarda al primo semestre.

Un segnale indicativo, quello di giugno, che coincide con il (quasi) varo del piano che dovrebbe portare al «tutto elettrico» dal 2035, a meno che i carburanti green si presentino completamente ripuliti e con zero emissioni di CO₂ al test Ue del 2026.

I prezzi delle auto elettriche e ibride ricaricabili presentano ancora listini troppo alti e, a concorrere al flop degli incentivi nei loro confronti, sono stati anche il caro energia, le incertezze sull'autonomia chilometrica, le colonnine sempre insufficienti, ma anche

l'esclusione dal premio delle flotte aziendali (l'Antitrust, in proposito, ha sul tavolo il «ricorso per discriminazione» presentato da **Aniasa**, l'associazione di categoria).

«È la dimostrazione - commenta a nome dei concessionari il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino - che, pur condividendo gli obiettivi di miglioramento climatico, il passaggio esclusivo alla vendita di vetture elettriche in brevissimo tempo, solo poco più di un decennio, sia un passo azzardato che causerà profonde spaccature sociali oltre che occupazionali».

«Le deludenti performance di mercato delle auto elettriche - precisa, a sua volta, Michele Crisci (in foto), presidente di Unrae (importatori) - sono la prova evidente, come da tempo segnaliamo, della necessità di includere le persone giuridiche tra i soggetti beneficiari degli incentivi. Enti, aziende e noleggi rappresentano, infatti, nel loro insieme, il 52% del mercato di auto con la spina, e a oggi risultano escluse dai contributi per motivi puramente di budget».

Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, a questo punto «sarebbe auspicabile un immediato intervento del governo: infatti, senza modificare lo stanziamento complessivo, gli effetti del fallimento che si è già profilato potrebbero essere contenuti, facendo affluire in un unico stanziamento comune alle vetture con emissioni da 0 a 135 grammi di CO2 al chilometro, tutti i fondi residui e prevedendo la possibilità di accedere agli incentivi alle persone giuridiche anche per utilizzi diversi dal car sharing». Fin qui lo scenario generale. I costruttori, ora: -14% nel mese Stellantis (-27,5% da gennaio); -23,8% e -26,6% Volkswagen Group; -4,1% e 9,2% Renault Group. Continua la galoppata dell'italiana Dr di Macchia d'Isernia: +185,9% a giugno e +168,6% nel semestre.

Flop dei bonus auto, la crisi non si ferma – ilGiornale.it



Flop degli ecobonus per l'acquisto di auto in giugno. Non c'è stata la forte «scossa» auspicata, anche perché lo stanziamento di «soli» 170 milioni a favore delle vetture con motori tradizionali (61-135 grammi/km di CO2 emessa) sono andati esauriti in poco tempo, una ventina di giorni. A rimanere, invece, ancora consistente è il fondo per le auto elettriche e ibride plug-in, rispettivamente l'87,3% e il 93,7% del totale. E così il mese scorso è arrivata la dodicesima flessione consecutiva in Italia: -15% sul 2021 e -22,7% se si guarda al primo semestre.

Un segnale indicativo, quello di giugno, che coincide con il (quasi) varo del piano che dovrebbe portare al «tutto elettrico» dal 2035, a meno che i carburanti green si presentino completamente ripuliti e con zero emissioni di CO2 al test Ue del 2026.

I prezzi delle auto elettriche e ibride ricaricabili presentano ancora listini troppo alti e, a concorrere al flop degli incentivi nei loro confronti, sono stati anche il caro energia, le incertezze sull'autonomia chilometrica, le colonnine sempre insufficienti, ma anche l'esclusione dal premio delle flotte aziendali (l'Antitrust, in proposito, ha sul tavolo il «ricorso

per discriminazione» presentato da **Aniasa**, l'associazione di categoria).

«È la dimostrazione – commenta a nome dei concessionari il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino – che, pur condividendo gli obiettivi di miglioramento climatico, il passaggio esclusivo alla vendita di vetture elettriche in brevissimo tempo, solo poco più di un decennio, sia un passo azzardato che causerà profonde spaccature sociali oltre che occupazionali».

«Le deludenti performance di mercato delle auto elettriche – precisa, a sua volta, Michele Crisci (in foto), presidente di Unrae (importatori) – sono la prova evidente, come da tempo segnaliamo, della necessità di includere le persone giuridiche tra i soggetti beneficiari degli incentivi. Enti, aziende e noleggi rappresentano, infatti, nel loro insieme, il 52% del mercato di auto con la spina, e a oggi risultano escluse dai contributi per motivi puramente di budget».

Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, a questo punto «sarebbe auspicabile un immediato intervento del governo: infatti, senza modificare lo stanziamento complessivo, gli effetti del fallimento che si è già profilato potrebbero essere contenuti, facendo affluire in un unico stanziamento comune alle vetture con emissioni da 0 a 135 grammi di CO2 al chilometro, tutti i fondi residui e prevedendo la possibilità di accedere agli incentivi alle persone giuridiche anche per utilizzi diversi dal car sharing». Fin qui lo scenario generale. I costruttori, ora: -14% nel mese Stellantis (-27,5% da gennaio); -23,8% e -26,6% Volkswagen Group; -4,1% e 9,2% Renault Group. Continua la galoppata dell'italiana Dr di Macchia d'Isernia: +185,9% a giugno e +168,6% nel semestre.

Link all'articolo Originale tutti i diritti appartengono alla fonte.

I commenti su questo articolo non dovranno contenere quesiti di natura tecnica.

Per richiedere la consulenza professionale, clicca sul banner.

Cardinali (Unrae): “Incentivi: bene i 270 giorni, ma ora il governo apra alle imprese”



Nei primi sei mesi del 2022 sono state immatricolate oltre 199 mila auto in meno rispetto al 2021 e quasi 395 mila in meno in confronto al 2019 (sul 2020 il dato è positivo di oltre 105 mila unità, ma quell'anno era stato falsato da due mesi di lockdown totale). Insomma, gli incentivi continuano a non incidere sulla domanda. Anzi, in assenza di un'apertura del governo alle imprese, il rischio è che buona parte dei fondi per le elettriche e le plug-in resti inutilizzato, come spiega a Quattroruote Andrea Cardinali, direttore generale dell'Unrae, l'associazione delle Case estere. Che, invece, esprime soddisfazione per l'estensione da 180 a 270 giorni dei termini d'immatricolazione.

Forse gli incentivi hanno spostato qualcosa sulle auto in pronta consegna, ma il mercato nel suo complesso continua a non muoversi...

I 170 milioni di euro per le auto con emissioni 61-135 g/km equivalgono a 85 mila immatricolazioni, peraltro distribuite in un arco di tempo fino a otto-dieci mesi, che quindi "scavallerà" al 2023. Ai livelli attuali, si tratta di un 5-6% del mercato in una fascia che nel 2019, senza incentivi, pesava già il 35%. Difficile pensare che possa trattarsi di volumi incrementali rispetto alla domanda spontanea per quella fascia: certamente non lo sono per il mercato complessivo. A questo riguardo, incidentalmente, mi sembra opportuna una precisazione. Qualcuno sostiene che questa fascia, dove sono presenti in maggioranza motorizzazioni ibride senza spina, rappresenterebbe il 70% del mercato anche senza gli incentivi, ma ciò è tutto da dimostrare. Nel 2020, grazie a incentivi con ben altra dotazione, la fascia 61-135 guadagnò quasi 20 punti percentuali di quota, per poi salire ulteriormente al 63% nel 2021, grazie all'ampliamento dell'offerta di prodotto. Nella prima metà di quest'anno,

è sì arrivata quasi al 67%, ma c'era ancora una componente molto importante di vetture incentivate nel 2021. Vedremo quanto peserà nel secondo semestre, con uno stimolo quasi immateriale. Secondo me, con una dotazione così esigua, è stata un'iniziativa decisamente inutile. Noi non l'abbiamo chiesta, e se avessimo potuto scegliere, avremmo senz'altro preferito aprire alle persone giuridiche i bonus delle altre due fasce, la 0-20 e la 21-60 g/km.

Sulle quali la domanda continua a latitare...

Il "tiraggio" di queste prime settimane non pare tale da giustificare ottimismo. Di questo passo, se non ci sarà un'accelerazione, a fine anno avanzerebbe una quota compresa tra il 40 e il 60% di quelle risorse. È la dimostrazione evidente che limitare gli incentivi ai privati, peraltro escludendo quelli che avrebbero scelto il noleggio, significa tarpare la transizione energetica del mercato auto.

Di fronte a un'evidente mancanza di domanda dei fondi su elettriche e plug-in c'è la possibilità che il governo possa prendere in considerazione un'apertura nella direzione da voi auspicata dopo l'estate?

Non sono in grado di rispondere a questa domanda. Non possiamo però escludere che all'interno del governo qualcuno abbia già in mente un utilizzo diverso di questi fondi. Sappiamo bene come la pensino alcuni ministri sugli incentivi. Ma anche travasarli sulla fascia 61-135 sarebbe molto poco lungimirante. Piuttosto, in caso di avanzo, sarebbe doveroso riportare i fondi residui alla dotazione 2023, ma speriamo ancora in un tempestivo ravvedimento.

Su questo fronte si inserisce il ricorso dell'Aniasa contro l'esclusione dei privati dal noleggio.

Premesso che trovo assurda l'esclusione dagli incentivi del noleggio a privati, non commento il ricorso all'Antitrust dell'Aniasa perché non sono in grado di valutarne il profilo giuridico. Temo, però, che una eventuale pronuncia favorevole arriverebbe comunque fuori tempo massimo. Ben venga, comunque, se serve a sensibilizzare l'opinione pubblica e, soprattutto, il legislatore. Che se volesse potrebbe porre velocemente rimedio a questa stortura e ripristinare con un solo tratto di penna l'inclusione non solo dei noleggi, ma di tutte le aziende. La loro esclusione è stata causata solo da considerazioni di budget. Chi teme che l'apertura alle imprese provochi fenomeni di accaparramento da parte delle concessionarie finge di non sapere che nel Dpcm c'è già la clausola dell'obbligo di detenzione per minimo 12 mesi, che esclude implicitamente le autoimmatricolazioni. In ogni caso, se si volessero escludere esplicitamente i dealer, basterebbe ricorrere ai codici Ateco.

La decisione del governo di estendere i termini di immatricolazione a 270 giorni è comunque una buona notizia. O vi aspettavate di più?

È il minimo sindacale, in un perdurante contesto di crisi globale delle catene di fornitura. Inizialmente avevamo chiesto 360 giorni, poi almeno 300. Ne hanno concessi 270, ce li facciamo bastare. Vorrei però sottolineare che apprezziamo la velocità con cui il governo ha approvato questa modifica, senza attendere una sanatoria di fine anno. Resta comunque da sanare la situazione per le vetture ordinate a fronte degli incentivi 2022, che è ancora non del tutto risolta.

Dai dati di giugno emergono alcuni spunti interessanti sul fronte delle alimentazioni: la

somma delle auto con motore tradizionale a gasolio e a benzina è tornata al 50%, ma le elettriche sono tornate a una quota che non si vedeva dalla fine del 2021.

Sì, ma è sempre più difficile commentare i dati nella situazione attuale di mercato. I numeri del singolo mese rappresentano più l'offerta, ossia la disponibilità di prodotto da immatricolare, che la domanda, ossia la richiesta della clientela. Se un mese i dati mostrano una particolare dinamica su un canale o su un'alimentazione, è probabile che sia stata determinata dall'arrivo a destinazione di certe vetture, magari perché, per esempio, si è sbloccata una linea di produzione o ha attraccato una nave. In una situazione di short supply dobbiamo stare attenti a non attribuire particolari significati a numeri che variano di pochissimi punti percentuali o addirittura di decimali. I dati vanno analizzati su un orizzonte più lungo.

Alla luce dei dati del 1° semestre che previsioni fate sull'intero 2022?

La speranza è che nel 2022 il primo semestre non sia, come invece accade di solito, la parte più importante dell'anno, perché altrimenti chiuderemmo con 1,3 milioni di immatricolazioni. Non abbiamo ancora aggiornato il nostro modello previsionale, ma penso che non si scosterà molto dalla precedente previsione di 1,4 milioni.

Prezzi alle stelle per noleggiare un'auto in Sardegna: a luglio 110 euro al giorno

Noleggiare un'auto in **Sardegna**, (ma anche in **Sicilia**), nel mese di luglio è un lusso che si paga a caro prezzo e che incide non poco sul costo di una vacanza sull'Isola.

Secondo un'indagine condotta da *Ilfattoquotidiano.it* "Per noleggiare una Panda nella seconda settimana di luglio in Sicilia e Sardegna si spendono circa **800 euro**, 110 al giorno", spiegano, aggiungendo che si tratta del contratto più economico.

Sempre secondo l'indagine, se si cerca di prenotare un'auto ad agosto la cifra lievita fino a **mille euro** e sale a **1.500** se si sceglie una vettura di media cilindrata. In città come **Olbia** anche solo per la Panda o per una 500 non si scende sotto i 1.200 euro. *Ilfattoquotidiano.it* poi confronta i prezzi del noleggio auto in Sardegna con quelli a **Palma di Maiorca** dove per una Panda si spendono 400 euro a luglio e ad agosto poco di più.

Secondo l'indagine all'origine del problema c'è il calo delle immatricolazioni delle nuove auto che ha registrato in Italia un meno **24%**. A spiegarlo nel dettaglio a *Ilfattoquotidiano.it* è **Giuseppe Benincasa**, direttore di **Aniasa**, (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e dello sharing) che sostiene: "Ci ritroviamo con una disponibilità di vetture di quasi il 50% al di sotto del 2021 a fronte di una ripresa delle presenze turistiche".

Il calo delle immatricolazioni cammina poi di pari passo con il passaggio alle vetture elettriche o ibride che obbligano le case produttrici a investire su quel settore. Ma le auto elettriche non hanno ancora attecchito, forse anche per i costi, e si vendono a stento.

Gli autonoleggi stanno comprando tutto, ma le case automobilistiche preferiscono venderle ai privati, attraverso gli autosaloni, perché è più redditizio, quindi a chi noleggia auto per vivere resta ben poco da comprare. Tutti questi fattori incidono infine sul turista che arriva in Sardegna: poche auto disponibili, prezzi alle stelle. Secondo Benincasa l'unico modo per risparmiare è prenotare l'auto con largo anticipo.

Nel maggio scorso anche **Adiconsum** aveva lanciato l'allarme per il "caro noleggio" in Sardegna. L'associazione ha messo a confronto le tariffe per il noleggio di una vettura ad agosto nelle principali località turistiche italiane ed estere.

"Per noleggiare una automobile di piccola cilindrata (citycar o utilitaria) per 7 giorni, nel periodo compreso tra il 13 e il 20 agosto 2022, si spende ad Olbia (aeroporto) da un minimo di 699 euro a un massimo di 1.032 euro – analizza Adiconsum – Per una vettura di dimensioni maggiori, si va da un minimo di 1.107 euro ad un massimo 3.283. Situazione analoga ad Alghero: chi atterra all'aeroporto e vuole noleggiare una vettura, spende da un minimo di 699 euro a un massimo di 1.289 euro. A Cagliari si va da un minimo di 692 euro a un massimo di 1.005 euro".

L'articolo Prezzi alle stelle per noleggiare un'auto in Sardegna: a luglio 110 euro al giorno proviene da sardiniapost.

Noleggio in concessionaria, un'opportunità da cogliere



Quali sono le prospettive del **noleggio in concessionaria**? E quale sarà il ruolo dei dealer nella **crescita del noleggio ai privati**? Due temi di grandissima attualità, questi, che abbiamo affrontato con **Pietro Teofilatto**, direttore dell'Area Fisco ed Economia di **Aniasa**, l'associazione che rappresenta in Confindustria il settore dei servizi di mobilità.

Al centro dell'intervista, un dato di fatto: il renting è destinato a conquistare sempre di più **l'interesse delle pmi e dei privati**, che sono la clientela tipica dei concessionari. In particolare alla fine dello scorso anno **la flotta circolante delle auto a noleggio guidate dai privati** è arrivata a 99.379 veicoli (fonte: **Rapporto Aniasa 2021**), un numero destinato almeno a raddoppiare nei prossimi anni. Un'opportunità che anche **le reti distributive** possono e devono cogliere.

LA CRESCITA DEL NOLEGGIO E IL RUOLO DEI CONCESSIONARI

Già oggi i concessionari recitano un ruolo di rilievo nella **crescita di interesse del settore retail** per il noleggio. *"Si tratta di un trend in continua ascesa – conferma Teofilatto -: ai contratti siglati dai privati, che sono cresciuti del 95% dal 2019 al 2021, si affiancano in grande aumento i contratti dei **privati possessori di Partita Iva**, che attualmente superano le 56mila unità"*.

Negli ultimi anni, le aziende di noleggio hanno investito tantissimo sul noleggio ai privati ma, aggiunge Teofilatto, *"stiamo notando che anche il mondo dei concessionari, in particolare quelli più evoluti, offre in maniera importante il Nlt ai cosiddetti codici fiscali"*.

UNO SGUARDO AL FUTURO

I concessionari continueranno ad avere un ruolo fondamentale nella crescita del noleggio, anche in ottica di **transizione ecologica**. *“L’interesse dei concessionari verso il noleggio è dovuto a tante ragioni, in primis i vantaggi che questi ultimi possono ottenere nell’ambito dell’assistenza. Poi è evidente la strategia delle **Case auto**, che ormai non vendono più solo un veicolo, ma un pacchetto di servizi di mobilità”*.



In questo quadro in grande evoluzione **le sinergie tra noleggiatori e concessionari** possono costituire un valore aggiunto, anche perchè se all’azienda di noleggio spetta il compito di elaborare prodotti ad hoc per privati e pmi, *“sono i dealer a conoscere a fondo il territorio e i clienti”*, sottolinea Teofilatto.

NOLEGGIO DELL’USATO: LA NUOVA FRONTIERA

La crisi produttiva del nuovo ha riportato in auge **il business dell’usato (scopri qui come far crescere questa attività)** e, in tal senso, anche il **noleggio dell’usato** può diventare un’ulteriore opportunità.

“Il rinoleggio costituisce una possibilità di interesse per superare l’attuale situazione di incertezza sul mercato del nuovo e sul tema dell’energia che sta coinvolgendo tutti” conclude il direttore

dell'Area Fisco ed Economia di **Aniasa**.

Noleggio a lungo termine in Italia: i dati sui clienti privati e aziendali



Come procede il mercato del **noleggio a lungo termine**? Per rispondere a questa domanda prenderemo ad esempio due rapporti, uno di **ANIASA** risalente al 2020 ed uno di Dataforce che, invece, rispecchia la condizione attuale.

Il settore del noleggio a lungo termine ha subito, com'è ovvio, una forte battuta d'arresto nei mesi più duri della pandemia. Da questa frenata, tuttavia, è emersa una **novità sostanziale** che testimonia la volontà delle aziende di questo mercato di non farsi travolgere da nessuna avversità: l'exploit dei portali web come quello del Noleggio Gocar.

Grazie al web e agli investimenti online, quindi, il noleggio a lungo termine ha governato con efficienza **l'urto economico**. La permanenza sul mercato è stata garantita anche da decisioni strategiche come il prolungamento dei contratti e il taglio alle nuove immatricolazioni.

Dal 2020 ad oggi: cosa è cambiato?

Nel 2020 la flotta dei veicoli da nolo superava **la quota del milione** ma, secondo l'allora presidente Massimiliano Archiapatti, i veicoli nuovi e usati del noleggio a lungo termine avrebbero potuto contribuire a ridurre il green divide del Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con **oltre 15 anni di anzianità**.

I numeri del noleggio a lungo termine, tuttavia, cambiano rapidamente nel giro di due anni e **tornano a salire**. Nel 2021 le auto noleggiate a lungo termine sono state oltre 250 mila, con una crescita del 18,1% rispetto al 2020. Per quanto riguarda il noleggio dei veicoli commerciali leggeri, invece, sono state registrate 45,704 immatricolazioni per una crescita del 20,3% rispetto all'anno precedente e un risultato superiore anche al 2019.

Chi noleggia auto a lungo termine?

Il mercato, ad oggi, si compone di un'incidenza più marcata **delle flotte aziendali e commerciali**, con una quota di mercato pari al 58%. A seguire ci sono i liberi professionisti che ricoprono il 28% e, infine, i privati che rappresentano una quota di mercato ridotta ma significativa, pari al 14%.

Nel **primo trimestre del 2022** i privati hanno noleggiato prevalentemente Ford Puma, BMW X1, Fiat Panda, Smart ForTwo e Ford Kuga.. Le flotte aziendali, invece, hanno mostrato preferenze simili con l'aggiunta della Golf di Volkswagen, Lancia Ypsilon, Citroen C3 Aircross ed Ople Mokka.

A che punto siamo con le auto green?

Elettriche ed ibride faticano ad emergere, soprattutto per via della mancanza di torrette di alimentazione, per le quali, tuttavia, il Governo ha previsto una diffusione capillare. Tale obiettivo deriva dalla votazione a maggioranza del Parlamento Europeo che ha approvato il cosiddetto **pacchetto Fit for 55** proposto dalla Commissione incaricata nel quadro Green Deal. Tale manovra prevede la riduzione al 100% delle emissioni di CO2 entro il 2035 e, quindi, una serie di interventi volti a potenziare i parchi auto nazionali con vetture elettriche o ibride.

Il pacchetto prevede una serie di **proposte per attuare iniziative** in linea con gli obiettivi climatici concordati in sede di Consiglio e Parlamento Europeo. Tra gli obiettivi figurano la garanzia di una **transizione socialmente equa**, nel rispetto dei principi di innovazione e competitività dell'industria automotive diretta ed indiretta dell'Unione.

Quattroruote fa il pieno di aziende all'edizione 2022 del Fleet&Business Day

Per la sua quinta edizione l'evento è tornato in presenza mercoledì 29 giugno presso Villa Erba di Cernobbio

Il Quattroruote Fleet&Business Day è tornato in presenza. La quinta edizione dell'appuntamento di riferimento per i fleet manager – ideato e promosso da Quattroruote con il supporto di Quattroruote Professional – si è svolto mercoledì 29 giugno nella location di Villa Erba a Cernobbio (Como), un evento esclusivo all'insegna dell'exhibition e del networking.

Come ben rappresentato dal titolo "C.A.S.E. Connected Autonomus Shared Electric" l'obiettivo della giornata è stato quello di tracciare, con un acronimo, il futuro dell'auto e della mobilità partendo proprio dall'analisi delle opportunità e delle problematiche derivanti dalle nuove tecnologie introdotte dall'industry.



A tale proposito, con l'aiuto dei massimi esperti del settore, la prima parte del Quattroruote Fleet&Business Day ha approfondito il tema della cybersecurity e del trattamento dei dati delle auto connesse mettendo in luce tutta la complessità del tema anche in relazione ai nuovi regolamenti internazionali. La seconda sessione invece è stata dedicata ai servizi innovativi e

sui nuovi modelli di business che proprio le tecnologie comportano per la gestione delle flotte: dalle nuove possibilità di analisi dei dati alla personalizzazione di car policy e car list. Un cambio di passo sostanziale che si dimostra un alleato importante anche nella sfida della sostenibilità.

A confermare il successo dell'iniziativa firmata Quattroruote e la grande attesa di un evento di simile portata è il supporto ricevuto proprio dal mercato: come sempre patrocinato da **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici), l'evento ha quest'anno registrato un forte incremento di aziende partner (22 vs 12 del 2021): Audi Fleet, ENI Plenitude Becharge, EnjoyBusiness, Geotab, LeasePlan, LoJack, Maxus, Mazda, Mitsubishi Motors, MyFleetSolution, Nissan, Program, ViaMilanoParking, Skoda, Targa Telematics, Telepass, Texa TMD, Toyota, Volvo, Volkswagen, Webfleet Solutions.

Quattroruote fa il pieno di aziende all'edizione 2022 del Fleet&Business Day ultima modifica: 2022-07-05T11:13:48+02:00 da Redazione