

L'auto a noleggio, sempre più italiani la scelgono per muoversi



Come dimostrano le statistiche cresce il numero degli italiani che preferiscono **noleggiare un'auto**. Che si tratti del noleggio di un giorno, di una settimana, di un mese o più, i nostri connazionali si servono dell'**auto a noleggio**, sostituendola a quella di proprietà, e la prenotano solo in caso di reale necessità. Di norma preferiscono l'auto a noleggio a un acquisto, soprattutto perché il noleggio, anche se ripetuto nel tempo, offre un risparmio del 15% rispetto alle spese da sostenersi in caso di un'auto di proprietà. Grazie a opportunità come quelle offerte su <https://www.enterpriserentacar.it>, ci si può garantire uno **sgravio sulle**

spese, e un risparmio in termini di tempo per tutto quel che concerne gli **aspetti burocratici**. Chi utilizza **un'auto a noleggio** non deve occuparsi di **bolli e assicurazione**, non ha l'obbligo di procedere con la **revisione o i controlli periodici per la manutenzione**, inoltre non deve occuparsi delle operazioni di compra-vendita, soprattutto nel caso desideri sostituire la vettura, mettendola in vendita. Secondo i dati resi noti da **Aniasa** la "flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra 1 milione di unità e il settore si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana, potendo contare su quote crescenti d'immatricolazione di vetture ibride plug-in (47% del totale mercato) ed elettriche (30%)". Il **mercato dell'auto in Italia**, come in molti altri paesi, è in crisi, ma considerato che il nostro Paese vanta un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare), il problema è relativo. Negativa è invece la presenza di un **parco auto circolante decisamente vetusto**, che invecchia sempre di più, passato da un'età media di 8,8 anni nel 2000 agli attuali 11,5. L'aumento dei costi delle auto rischia di **far crescere il divario della mobilità**, che prospetta una forbice sempre più ampia fra chi può permettersi l'acquisto di auto dotate di nuove motorizzazioni, amiche dell'ambiente, e chi dovrà ricorrere sempre più spesso a scelte legate al trasporto pubblico. Il **noleggio potrebbe assumere un ruolo chiave**, diventando una sorta di leva per offrire a un numero sempre più alto di persone un **accesso democratico all'auto sostenibile**. Numeri alla mano, **Aniasa** sottolinea come il 30% delle vetture a noleggio vanti emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. Numeri che coinvolgono anche le aziende, dove il totale delle immatricolazioni con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano, e si abbassa al 9% per quelle che scelgono le opportunità offerte dal noleggio. A conti fatti il **noleggio è lo strumento principe per favorire la transizione del parco circolante**, in grado di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. A **spingere verso il noleggio** sono sicuramente i costi inferiori, e il risparmio del 15%, che si può ottenere rispetto all'acquisto di un'auto di proprietà, garantendosi un pacchetto 'all inclusive'. Conoscendo un po' più da vicino **il cliente-tipo dei rent car** scopriamo che si tratta di un privato, prevalentemente uomo, piuttosto giovane, più o meno benestante, amico dell'ambiente e interessato alle nuove tecnologie.


EDITORIALE

 di Vincenzo Conte
 Direttore Responsabile

Contrordine: incentivi anche alle flotte

Per una volta l'azione congiunta degli attori del mondo automotive (ed in particolare di Unrae e Aniasa) ha ottenuto gli effetti sperati. A inizio agosto, in piena ondata di calore e con le spiagge piene, è giunta infatti la notizia, che molti nel settore automotive aspettavano con ansia, dell'approvazione di una norma che allarga la platea dei beneficiari degli incentivi all'acquisto di veicoli a basse emissioni alle società di noleggio a lungo termine e alle flotte aziendali, finora escluse per motivi di budget, soggetti che rappresentano il traino indiscusso della transizione ecologica nel mercato auto. Viene così sanato anche il vulnus che discriminava senza motivo gli automobilisti, in base alla modalità scelta per acquisire una vettura incentivabile. Positivi i commenti delle associazioni di settore, che avevano lavorato per raggiungere questo risultato. "Desideriamo ringraziare il Ministro Giorgetti, il Mise e il Governo – commenta Unrae - per aver accolto il nostro appello con un intervento che va nella giusta direzione per il buon funzionamento dell'ecobonus. Grazie a questa misura si garantirà finalmente il pieno utilizzo dei fondi a disposizione e si scongiurerà un residuo a fine anno di oltre 300 milioni di euro. Ci auguriamo che i tempi tecnici di attuazione del provvedimento siano ridotti al minimo per evitare un rallentamento eccessivo del mercato delle flotte". "L'inclusione del noleggio tra i beneficiari degli incentivi auto messi in campo dal Governo – sottolinea Alberto Viano, Presidente di Aniasa - costituisce una concreta spinta verso la transizione ecologica del nostro parco circolante e riduce la situazione di discriminazione prevista dalla normativa

nella sua versione iniziale. Attendiamo ora la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto che segnerà l'effettiva entrata in vigore degli incentivi". Nei mesi scorsi le associazioni avevano invitato il Governo a rivedere la propria posizione iniziale, evidenziando il ruolo decisivo del comparto del noleggio nella diffusione di veicoli a basse emissioni: il settore immatricula il 47% delle vetture ibride sul mercato e il 29% delle elettriche. Senza contare il fatto che le flotte aziendali a noleggio svolgono oggi un ruolo fondamentale nel supportare il rinnovo del parco circolante (la vita media dei veicoli a noleggio è pari a 4 anni contro un'età media del parco circolante di 11,8 anni) e nell'immettere in circolazione vetture usate di ultima generazione, economicamente accessibili.

Non meno importante è la notizia dello stanziamento di un fondo da 40 milioni di euro per il bonus all'acquisto e alla messa in posa di infrastrutture di ricarica all'interno di condomini, nel limite di 1.500 euro per singolo punto di ricarica e 8.000 per edificio. Lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica

private è assolutamente fondamentale per il decollo della mobilità elettrica, ancora molto arretrata nel nostro Paese.

Al di là di queste positive notizie, il settore dell'auto aziendale soffre ancora, così come quello dell'auto in generale, delle debolezze che lo hanno caratterizzato negli ultimi tempi: crisi di prodotto, allungamento dei periodi di utilizzo, difficoltà nella sostituzione delle auto giunte a fine ciclo di vita, ecc. Di contro sono in rampa di lancio un numero sempre più elevato di interessanti soluzioni a 360° per una mobilità che vada oltre l'automobile e che includa servizi all'avanguardia, puntando su intermodalità e sostenibilità. Saranno queste le soluzioni al centro dell'edizione autunnale di Fleet Manager Academy, sia dal punto di vista espositivo che negli approfondimenti dei seminari. Da sottolineare la novità del Workshop Lab, un'area in cui entrare in contatto direttamente con i rappresentanti delle società che operano nella mobilità aziendale. Un appuntamento imperdibile, quindi, per fleet e mobility manager!

Per una volta le pressioni degli attori del mondo automotive hanno avuto un effetto positivo e il Governo, con uno dei suoi ultimi provvedimenti prima delle elezioni, ha determinato un allargamento della platea dei beneficiari degli incentivi alle società di noleggio a lungo termine e alle flotte aziendali. Bene, ma si può fare molto di più

FATTI E PERSONE

Incentivi auto, Aniasa: "L'inclusione del noleggio spinge la transizione"

Nei mesi scorsi Aniasa aveva invitato il governo a includere il settore noleggio tra i beneficiari degli incentivi auto, anche con un esposto all'Antitrust, evidenziando il ruolo decisivo del comparto del noleggio nella diffusione di veicoli a basse emissioni. Una battaglia che ha dato i suoi frutti. "L'inclusione del noleggio tra i beneficiari degli incentivi auto messi in campo dal governo costituisce una concreta spinta verso la transizione ecologica del nostro parco circolante e riduce la situazione di discriminazione



prevista dalla normativa nella sua versione iniziale", ha spiegato **Alberto Viano** (nella foto), presidente Aniasa.



Incentivi: con il noleggio spinta alla transizione “green”



Foto: Alberto Viano, presidente di **ANIASA**

“L’inclusione del noleggio tra i beneficiari degli incentivi auto messi in campo dal Governo costituisce una concreta spinta verso la transizione ecologica del nostro parco circolante e **riduce la situazione di discriminazione prevista dalla normativa nella sua versione iniziale. Attendiamo ora la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto** che segnerà l’effettiva entrata in vigore degli incentivi”, è questo il commento di **Alberto Viano**, presidente di **ANIASA**, l’Associazione che rappresenta in Confindustria il settore dei servizi di mobilità, in attesa della pubblicazione in “Gazzetta Ufficiale” del Decreto che, dopo le anticipazioni fornite dal **MISE** in un comunicato stampa di inizio agosto, sancirà ufficialmente l’apertura alle società di noleggio degli eco-incentivi.

Nei mesi scorsi **ANIASA** aveva invitato il Governo a rivedere la propria posizione iniziale (da ultimo anche con un esposto all’Antitrust), evidenziando il ruolo decisivo del comparto del noleggio nella diffusione di veicoli a basse emissioni: **il settore immatricola il 47% delle vetture ibride sul mercato e il 29% delle elettriche. Senza contare che le flotte aziendali a noleggio svolgono oggi un ruolo fondamentale nel supportare il rinnovo del parco circolante (la vita media dei veicoli a noleggio è pari a 4 anni vs età media del parco circolante di 11,8 anni)** e nell’immettere in circolazione vetture usate di ultima generazione, economicamente accessibili.

“Il Decreto, che auspichiamo venga pubblicato quanto prima in Gazzetta Ufficiale per **non determinare un effetto atteso che blocchi nuovamente il mercato**, riconoscerà espressamente il conferimento dei benefici al settore dell’autonoleggio e consentirà a privati e ad aziende che scelgono di noleggiare una vettura di usufruire indirettamente dell’agevolazione, sebbene nella misura del 50%. **In questo modo le imprese e i consumatori privati, in questa fase di transizione ecologica, potranno utilizzare il noleggio per avvicinarsi, a costi accessibili, a nuovi veicoli ibridi ed elettrici.** Una misura, questa, che contribuirà alla crescita delle immatricolazioni a basse emissioni, generando presumibilmente nei prossimi mesi **un’inversione di tendenza rispetto al calo registrato nella prima metà dell’anno negli acquisti di vetture elettriche.** Un passo concreto nella giusta direzione verso la transizione ecologica”, ha commentato il **presidente di ANIASA, Alberto Viano.**

Rivoluzione auto? Non siamo ancora pronti



Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company

Il mondo dell'automotive è oggetto di trasformazioni profonde, che impattano sia il prodotto sia il modello di business. Ma tra i diversi megatrend che caratterizzano il settore, quello dell'elettrificazione è quello che più impatterà il futuro dell'automotive: la prova più recente è la decisione del regolatore europeo che nel Fit for 55 ha individuato l'elettrificazione del powertrain come priorità cruciale per l'industria.

Tutti i Paesi europei, in linea con questa decisione, dovranno affrontare un cambiamento sfidante e supportare le case auto in questa transizione.



Italiani, sempre al volante

In Italia questa decisione ha potenzialmente un impatto molto rilevante, perché da sempre il nostro Paese considera l'auto come un mezzo di mobilità imprescindibile. Nella nostra recente ricerca "La mobilità che non cambia. Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo... e chi non può ancora permetterselo", realizzata in collaborazione con **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, abbiamo evidenziato come gli italiani si muovano in auto più di quanto facessero prima della pandemia. È quindi urgente prendere misure in questa direzione, in linea però con le caratteristiche specifiche del mercato italiano, molto diverso da quello degli altri Paesi europei.

In particolare, in Italia l'auto a uso personale rimane il mezzo di trasporto più usato in assoluto, passando dal 69% del 2020 al 73% registrato nel 2021; in aggiunta, superate le ripetute ondate di Covid, gli italiani sono molto più propensi a utilizzare servizi di car sharing, passati dal -54% del 2020 al -16% del 2021 al +2% del 2022, e monopattini elettrici, saliti dal -8% del 2021 al +5% del 2022. Si assiste quindi a un ritorno alla mobilità, che si presenta come un'occasione per fare il punto sulla necessità di cambiamenti strutturali.

Il mercato dell'auto è fermo

Nonostante il maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti di vetture è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare. La ragione? Non sempre l'offerta di auto coincide con la domanda, che spesso è molto più sofisticata di quanto non si sia abituati a credere. E su quest'ultimo fronte la soluzione non può arrivare solo dalle nuove forme di mobilità, come bike sharing e monopattini, concentrate prevalentemente nel contesto metropolitano. Il circolante auto delle metropoli è infatti solo il 15% del totale: concentrarsi sui problemi di mobilità nelle metropoli non risolverà il nodo delle emissioni da trasporto nel nostro Paese. Vediamo più nel dettaglio perché.

Full electric? Solo al Nord e per le flotte

Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, ma sono ancora molto poco rilevanti e da un punto di vista geografico sono concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia, che coprono il 5,3% della quota totale, e nel segmento delle flotte aziendali. La maggiore diffusione delle auto elettriche nelle aree più ricche e produttive del Paese riflette il fatto che il 55% di chi ha deciso di non acquistare un elettrico motivi la scelta con i costi eccessivi. Il 31% dei cittadini con cui ci siamo confrontati per la stesura della ricerca, invece, identifica la scarsa numerosità delle colonnine di ricarica come uno dei principali ostacoli all'adozione dell'elettrico, e quest'ultimo dettaglio incide in negativo soprattutto sul rapporto fra e-mobility e pendolarismo.

Crescono ibrido e noleggio

Il segmento full electric, pur crescendo, resta ancora poco rilevante, con un peso di circa il

4,6% sul totale 2021 e un calo al 3,6% nel primo semestre 2022. Il calo di quota, dovuto anche alla mancanza degli incentivi, conferma la rilevanza del tema economico per chi si avvicina a questa tecnologia. I consumatori oggi preferiscono l'acquisto di vetture ibride, e tra queste la preferenza va largamente agli ibridi mild, molto vicini ai tradizionali ICE sia come costo sia, soprattutto, come customer journey, dal momento che non richiedono alcun cambiamento nelle abitudini di mobilità.

Costo elevato delle vetture, incertezza sui valori residui, necessità di pianificare la propria spesa; questi fattori hanno come conseguenza, per gli utenti privati, un crescente interesse per la forma del noleggio, che si candida quindi ad essere la leva più efficace per favorire una maggiore e più sostenibile diffusione dell'elettrificazione. Senza considerare che questi cambiamenti vanno inquadrati anche dal punto di vista della sicurezza: le auto a noleggio, mediamente più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia ulteriore per la sicurezza di automobilisti e pedoni.

La sfida per i produttori

Questo scenario di cambiamento implica però delle azioni urgenti per tutti i soggetti protagonisti del cambiamento. Innanzitutto, richiede alle case automobilistiche una radicale revisione delle catene di approvvigionamento e lo sviluppo di un'offerta in linea con i desideri reali del cliente. Trattandosi di un mercato caratterizzato, in Italia più che altrove, da significativi gap da colmare, è necessario garantire che la transizione green avvenga con formule commerciali semplici, uniformi e comprensibili a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. I player del settore – per avere successo – devono abbracciare una visione end-to-end che colleghi la strategia della supply chain agli obiettivi aziendali generali. In questo contesto, la digitalizzazione dei processi per gli operatori diventerà assolutamente imprescindibile per aumentare la flessibilità operativa. Così come la semplificazione dell'offerta di prodotto, ad oggi forse troppo sofisticata per un consumatore che considera l'auto sempre più come una commodity.

Riposizionare la filiera

Questa profonda trasformazione non è però legata alle sole case auto. Appare sempre più necessario che i componentisti auto e l'intera filiera si riposizionino e si aggregino, in vista della progressiva diffusione dei veicoli elettrificati, soprattutto considerando che i componentisti italiani esprimevano la loro eccellenza soprattutto nel diesel, dove vantano un primato a livello mondiale. Le auto ibride hanno infatti a bordo elementi connessi alla trazione elettrica (motori, batterie, inverter e, per le elettriche e le plug-in, caricabatterie; esiste poi tutta la filiera ad alta tensione di connettori, cavi e simili) che qualche componentista ha iniziato a produrre già da tempo. Se le ibride hanno un mix di componenti classici e nuovi, le elettriche pure conserveranno però ben pochi dei componenti propri delle automobili convenzionali. I componentisti auto dovranno farsi pertanto trovare preparati, riposizionandosi e aggregandosi per fronteggiare un cambiamento epocale. Il ruolo dei componentisti auto attivi nelle parti meccaniche sta perdendo forza. In questo settore esistono contratti quinquennali a prezzi decrescenti per ogni anno e dopo i 5 anni non è per

nulla scontato che il contratto venga rinnovato. In maniera simmetrica, componentisti auto che prima erano poco rilevanti ora vengono valorizzati di più: chi produce piccoli motori elettrici era poco significativo fino a poco tempo fa, ma oggi è molto richiesto e oggetto di fusioni/acquisizioni.

Una politica industriale di sistema

È chiaro che la direzione comune e su cui ormai (quasi) tutti concordano sia quella della transizione. I casi d'uso della mobilità sono molti, non tutti si muovono allo stesso modo (frequenza, chilometraggio, stile di guida, percorsi) ed è quindi necessario garantire un'offerta di prodotto in linea con tutte le esigenze di consumo, pena il rischio di un "mobility divide", cioè uno scenario in cui una parte della popolazione non troverà modo di soddisfare le proprie esigenze di mobilità. Per questo serve una politica industriale di sistema, che coordini la transizione energetica, e la doverosa riduzione delle emissioni, con le aspettative dei clienti e le caratteristiche della nostra infrastruttura di mobilità.

Mercato auto, si rischia il "mobility divide"

In Italia, nel 2021 le immatricolazioni auto sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità e il 2022 segna una contrazione del 27%. Il dato è riportato nella ricerca "La mobilità che non cambia. Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo... e chi non può ancora permetterselo", realizzata da Bain & Company in collaborazione con **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Il temporaneo arresto del mercato, si osserva nella ricerca, potrebbe non costituire di per sé un problema, dal momento che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo, con 670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare. La criticità riguarda il costante invecchiamento del parco circolante, che dal 2000 a oggi è passato da un'età media di 8,8 a una di 11,5. Al momento appare chiaro come le risposte alla necessità di svecchiare la nostra mobilità provenga purtroppo solo dalle nuove forme di mobilità, ad esempio bike sharing e monopattini elettrici, diffuse solo nel contesto metropolitano, dove circola il 15,5% del parco circolante.

I nuovi trend si impongono a fatica

Più in generale, emerge che i consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano a imporsi. Nello specifico, appare evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione dei veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica, un segmento tutto sommato ancora poco rilevante, che nel 2021 pesava sul per una quota del 4%, scesa al 3,3% nel primo trimestre del 2022, con il canale privati dimezzato all'1,8%. I consumatori preferiscono gli acquisti di ibrido-mild, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive. La contemporanea crescita dei SUV, saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021, innesca un forte aumento dei prezzi di listino e rende opportuna una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se infatti le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi, con il segmento A che scende dal 18% al 6% del totale mercato, si prospetta un rischio concreto di "mobility divide" tra chi potrà permettersi

le auto con nuove motorizzazioni, come SUV e vetture grandi, e chi non potrà farlo.