

I progetti di Aniasa

Noleggino, car sharing e nuovi servizi la mobilità sostenibile in tre mosse

Le richieste in chiave green aumentano. E l'Associazione nazionale ha un pacchetto di proposte a partire dalla detraibilità delle spese. Intanto vara una moderna organizzazione

MARCO FROJO

La mobilità degli italiani è stata pesantemente condizionata dalla pandemia, ma anche senza il Covid i cambiamenti ci sarebbero stati. E sarebbero stati profondi. La ricerca della sostenibilità e il passaggio dal concetto di proprietà a quello di uso sono temi che erano ben presenti già prima dell'emergenza sanitaria e che quest'ultima ha reso ancora più urgenti. E lo ha fatto, paradossalmente, limitando gli spostamenti e dunque riducendo la necessità di mezzi per muoversi. Nonostante risulti difficile, soprattutto in questo momento, distogliere l'attenzione da quanto succede nel brevissimo periodo, vale la pena alzare lo sguardo e guardare ai cambiamenti strutturali che stanno avvenendo e l'interlocutore in grado di fornire un quadro d'insieme è Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, il cui mandato, metà del quale segnato dal Covid, giungerà a termine il prossimo 31 dicembre.

“La richiesta di sostenibilità ambientale è probabilmente il trend emerso in maniera più chiara negli ultimi anni – spiega il numero uno dell'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore della mobilità – E il lockdown, nonostante abbiano limitato l'uso delle auto, non hanno fatto altro che rafforzarlo. La sostenibilità è stata declinata in molteplici modalità. Ci sono innanzitutto i veicoli elettrici ed ibridi, con le società di autonoleggio che ne acquistano quattro ogni dieci immatricolati in Italia,

c'è poi il fenomeno del sharing che, benché abbia incontrato significative difficoltà all'apice della pandemia, sta conoscendo un crescente successo perché, oltre ad essere comodo ed efficiente, consente di sostituire ben dieci auto private con un singolo veicolo condiviso”.

La sharing mobility, nata con le auto e successivamente estesa a bici, scooter e monopattini, risponde anche a un'altra grande esigenza dei consumatori, quella di sostituire il concetto di proprietà di un mezzo di trasporto con quello di uso, cioè utilizzo e pago un'automobile o una bicicletta solo quando mi serve e non anche quando è parcheggiata sotto casa. Se poi ne ho bisogno tutti i giorni posso sempre ricorrere alla formula del noleggino a lungo termine per privati: “Da un punto di vista economico è più conveniente pagare un canone invece che immobilizzare un importante capitale con l'acquisto di un'auto nuova. Il noleggino a lungo termine ha inoltre il vantaggio di sgravare il cliente da tutte le incombenze amministrative e burocratiche, così come dalla manutenzione del mezzo”, spiega Archiapatti.

Chi noleggia un'auto, poi, si vede sempre assegnato un veicolo con i più alti standard in termini di emissione e si torna così ancora una volta al tema della sostenibilità. “Tutte le nostre vetture con motori endotermici sono Euro 6 e rispettano quindi questo standard anche tutte le auto che vendiamo una volta che giungo al termine del ciclo del noleggino – precisa il presidente di Aniasa – E proprio per questo motivo ci siamo battuti per l'introduzione degli incentivi statali anche per l'acquisto dell'usato. L'altra gran-

de battaglia che abbiamo portato avanti sui tavoli istituzionali è stata quella riguardante la fiscalità

delle auto aziendali. Abbiamo avanzato la proposta, attualmente in discussione, di portare progressivamente la deducibilità dell'Iva e la detraibilità dei costi delle auto aziendali sui livelli europei, prospettando un meccanismo che premi le vetture a minor impatto ambientale. Questa soluzione consentirebbe di colmare il gap competitivo che le aziende italiane hanno nei confronti dei loro principali concorrenti europei, introducendo allo stesso tempo un ulteriore incentivo a ridurre le emissioni”.

Per affrontare queste sfide e tutte quelle che sicuramente arriveranno nei prossimi anni, Aniasa ha ripensato la propria organizzazione associativa, un cambiamento profondo realizzato con la consulenza di The European House Ambrosetti. Ha così creato mesi fa la nuova sezione denominata Digital automotive, che si è andata ad affiancare alle tre già esistenti: noleggino a lungo e breve termine, car sharing e servizi automobilistici. “Abbiamo davanti a noi un'occasione irripetibile per rendere la mobilità italiana più sostenibile, smart e sicura, anche grazie alle risorse del Recovery Fund –



Peso: 83%

conclude Archiapatti – Il nostro settore può e deve essere protagonista di questa rivoluzione che presenta diverse sfide: l'impatto ambientale, la connettività, la crescente urbanizzazione, i nuovi paradigmi di consumo sempre più proiettati all'uso del veicolo, l'integrazione con la micromobilità cittadina. Per fronteggiarle in maniera efficace abbiamo deciso di avviare un percorso di evoluzione con l'obiettivo di ri-

spondere in modo ancora più puntuale allo sviluppo del mercato, con particolare attenzione alle nuove generazioni, ai loro stili di vita e alle loro modalità di consumo, totalmente differenti da quelle conosciute finora. Siamo all'inizio di un tragitto che ci proietterà al centro dei nuovi scenari di mobilità”

150

MILIONI

La crescita del fatturato del settore del breve termine nel terzo trimestre

595

PER CENTO

Immatricolate 17.793 vetture ibride plug-in nel lungo termine: più 595%

Il personaggio

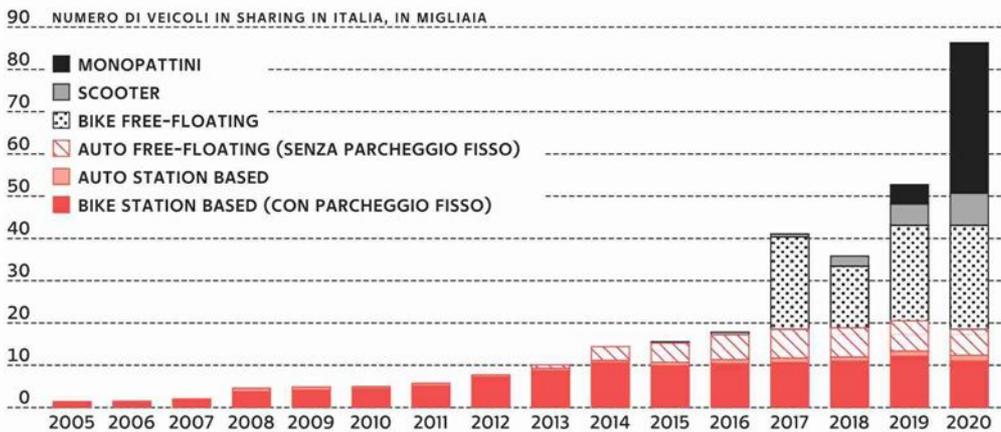


Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa: il suo mandato, metà del quale segnato dal Covid, giungerà a termine il prossimo 31 dicembre



Inumeri

LA CRESCITA DELLA MOBILITÀ IN SHARING IN ITALIA



Il lockdown, nonostante abbiamo limitato l'uso delle auto, hanno rafforzato l'esigenza della sostenibilità



Peso: 83%

L'allarme del comparto

Pochi microchip, il breve termine frena

Mancano all'appello circa 80 mila macchine per il 2022
Si allungano i tempi di consegna da parte dei costruttori

VITO DE CEGLIA

"Nel noleggio a breve termine mancano all'appello circa 80 mila macchine per il 2022, siamo in carenza di flotta perché oggi non c'è produzione sufficiente in circolazione". Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa, non nasconde la sua preoccupazione per l'attuale contesto del mercato automotive, ostaggio della carenza di microcircuiti che ha sta avendo conseguenze pesantissime sulla produzione globale di automobili.

Problema che a cascata si riflette sul mercato italiano e su quello del noleggio a breve termine, che ha chiuso il terzo trimestre dell'anno con un fatturato che sfiora i 367 milioni di euro, in crescita di oltre 150 milioni rispetto al 2020, l'anno più acuto della crisi pandemica, ma ancora lontano dai numeri registrati nel 2019 quando il giro di affari si aggirava intorno ai 476 milioni.

"In prospettiva, i microchip rappresentano un problema oggettivo per il mercato del noleggio a breve termine - spiega Benincasa - ma in questo momento c'è anche un problema di domanda: basta prendere il dato di Assaeroporti da cui si evince che il flusso di traffico passeggeri da gennaio a ottobre 2021 è stato del 37% in meno rispetto al 2019, praticamente lo

stesso calo in termini percentuali registrato dal computo dei giorni di noleggio nel breve termine. Il motivo è semplice: in questi mesi, non c'è stata una posizione di recupero sul trasporto aereo nel segmento leisure, che rappresenta la linea più importante per questo settore. Il trend non cambierà nemmeno per la fine dell'anno. Però, siamo fiduciosi per il 2022 a patto che non ci siano nuovi lockdown perché la tendenza degli aeroporti è quella di considerare il prossimo anno l'ultima tappa di transizione prima del 2023, anno in cui si stima di ritornare sui livelli di traffico pre-pandemici".

Resta sull'attualità, Massimiliano Archiapatti, ad e direttore generale di Hertz Italia: "La carenza di microchip è in atto dalla fine dello scorso anno, sebbene gli effetti si siano iniziati a sentire all'inizio dell'anno in corso - spiega -. Ora la situazione è particolarmente grave perché la carenza perdura e a questa si è sommata anche quella delle materie prime. Gli effetti immediati di questa situazione critica si manifestano sul prolungarsi dei tempi di consegna delle auto nuove da parte dei costruttori. Questo è un aspetto decisamente non trascurabile per il nostro settore in particolare per un brand premium come Hertz". Archiapatti ammette che per la sua società, alla stregua di tutti gli operatori più importanti del settore del noleggio, avere in flotta auto "fresche" è una precondizione fondamentale.

"Noi puntiamo e investiamo molto sulla qualità del servizio e non possiamo assicurare gli standard elevati a cui abbiamo abituato i nostri ospiti se le auto accumulano un numero di chilometri troppo elevato - sottolinea l'ad -. In generale non abbiamo comunque potuto effettuare la consueta selezione di prodotto e lavorare con una flotta ridotta in alcuni casi non ci ha sempre permesso di evadere le richieste del mercato come avremmo voluto".

"Inoltre - conclude Archiapatti - trovando la disponibilità di prodotto dalle case auto per il rinnovo, abbiamo dovuto fare ricorso, quando possibile, all'acquisto presso i concessionari, con prezzi molto diversi da quelli previsti dal canale d'acquisto consueto. Altro effetto da considerare, è la non disponibilità di auto usate, dunque il nostro servizio di Rent2Buy, che si occupa appunto del remarketing, è molto rallentato". Quindi, nel mercato automotive nazionale si è creata una distonia di fondo che giocoforza porterà il parco circolante ad invecchiare sempre di più

Focus

IL CASO AEROPORTI

C'è anche un problema di domanda: basta prendere il dato di Assaeroporti da cui si evince che il flusso di traffico passeggeri da gennaio a ottobre 2021 è stato del 37% in meno rispetto al 2019, praticamente lo stesso calo in termini percentuali registrato dal computo dei giorni di noleggio nel breve termine



Peso:41%