

LO SCENARIO

L'industria del noleggio risale "Noi, motore della transizione"

Ad aprile immatricolazioni in aumento del 29% anche se vanno ancora recuperati i livelli pre-Covid Viano (Aniasa): "Siamo il migliore acceleratore nella rotazione del parco circolante in Italia"

Luigi dell'Olio

Stiamo vivendo un'era caratterizzata da cambiamenti continui: a livello geopolitico, di organizzazione aziendale, di ricomposizione delle filiere globali, di priorità delle persone, di scenari di mobilità. La sfida consiste nel riuscire a cavalcare le evoluzioni in atto, senza subirle». Alberto Viano, presidente di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital), parte da questa premessa quando è chiamato a descrivere lo stato di salute della mobilità pay-per-use in Italia. Un settore che più di altri è coinvolto dalle ondate di cambiamento, nelle quali si intersecano fattori congiunturali come le difficoltà di approvvigionamento dei microchip e le oscillazioni dei prezzi energetici, con altri strutturali come le nuove esigenze della mobilità e la necessità di ridurre le emissioni inquinanti nell'ambiente.

La principale sfida per i prossimi anni è relativa all'abbandono delle auto endotermiche in Europa, con il divieto all'immissione di questi mezzi in commercio a partire dal 2035. «Entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sarà solo di veicoli a batteria. La strada, insomma, è tracciata. Saranno decisivi sia la rete infrastrutturale di ricarica, sia un maggior coinvolgimento dell'industria e del mondo dei consumatori, con un più attento equilibrio tra domanda e offerta», racconta Viano.

Il 2022 non è stato un anno facile per il mercato dell'auto in Italia, con

1,3 milioni di immatricolazioni di autovetture che hanno riportato la situazione indietro di dieci anni, a quel 2013 che per il nostro Paese costituì il picco della crisi economica seguita allo scoppio della bolla sui mercati finanziari. Anche se i segnali del primo scorcio del 2023 fanno ben sperare. Ad aprile, i nuovi ingressi nel parco auto sono stati 127.100, quasi il 29% in più rispetto a dodici mesi prima, dando così seguito al progresso nell'ordine del 25% messo a segno nel primo trimestre.

Progressi, tuttavia, non sufficienti a recuperare i livelli pre-pandemici, complice un decollo lento dell'elettrico, con la politica incentivante che evidentemente non è bastata a convincere molti automobilisti ad abbandonare i modelli più vetusti, soprattutto a causa della carenza di infrastrutture per la ricarica dei nuovi veicoli.

Il settore del noleggio ha chiuso il 2022 con una flotta gestita composta da 1,250 milioni di veicoli, un fatturato - tra diretto e indiretto - che ha superato i 12 miliardi di euro, con un totale di 415 mila veicoli acquistati e immatricolati in Italia, pari al 28% del mercato. La clientela è arrivata a quota 250 mila tra imprese, pubbliche amministrazioni e soggetti privati. «In tutti i casi si tratta di numeri in crescita rispetto al 2021, che evidenziano il peso assunto dal nostro settore, che ogni anno genera entrate erariali per 2,5 miliardi di euro circa e offre lavoro a 20 mila persone nel territorio nazionale», aggiunge il presidente di Aniasa. «Il

noleggio è il migliore acceleratore sia della rotazione del parco circolante, sostituendo la flotta gestita a una velocità pari a 2,5 volte quella derivante dal tasso di sostituzione medio (dieci anni), sia della transizione energetica, proiettando la collettività verso sistemi di alimentazione alternativi e in linea con la transizione verso l'elettrico puro».

La flotta a noleggio è composta da mezzi che arrivano a un massimo di quattro anni di vita, contro gli oltre dodici di media che caratterizzano il circolante nazionale, con tutto ciò che ne deriva in termini di minori emissioni di CO2. «L'offerta di servizi è ogni giorno più flessibile, spesso ingegnosa, basata su una domanda diversificata ed esigente. Ne deriva un'offerta ampia e articolata, che supera gli originari limiti temporali che distinguevano il servizio di noleggio a breve e a lungo termine», sottolinea Viano. Che legge questa evoluzione anche alla luce dei nuovi bisogni di mobilità (a cominciare dal car sharing), i quali favoriscono l'ingresso di nuovi operatori sul mercato, così come le aggre-



Peso: 80%

gazioni tra quelli esistenti. «Rispetto al passato, si assiste a una ripresa del noleggio a breve termine grazie alla forte spinta turistica e all'affievolirsi delle difficoltà di approvvigionamento dei veicoli riscontrate nel corso del 2021», racconta. «Tuttavia il numero di veicoli disponibili resta largamente insufficiente alle esigenze del mercato».

Quanto al lungo termine, il comparto ha visto crescere del 20% le immatricolazioni, arrivando a 361 mila unità nel 2021, il dato più alto di sempre. Una tendenza destinata a rafforzarsi. «Siamo in presenza di un progressivo spostamento dell'attenzione dal possesso all'uso dell'auto, ol-

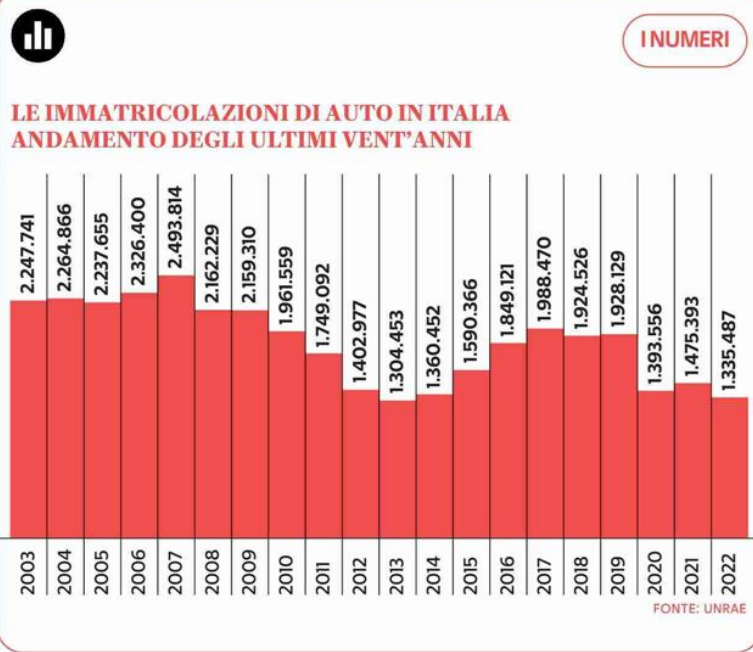
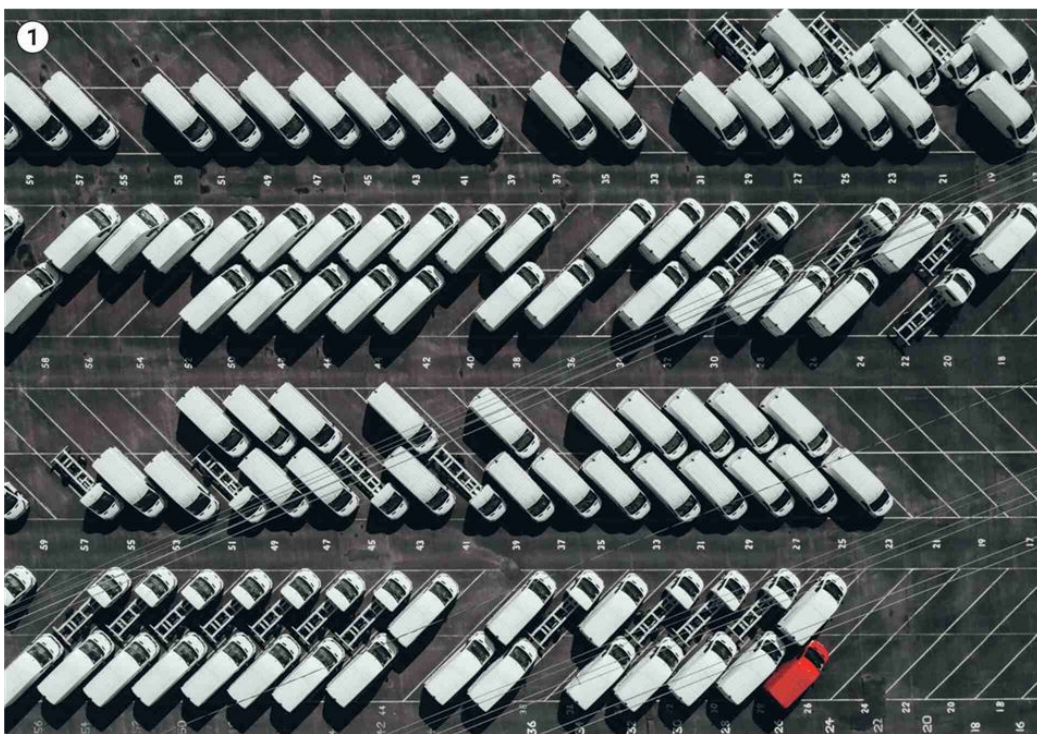
tre a registrare una propensione crescente al controllo dei costi nel corso del ciclo di vita», aggiunge.

In definitiva il contesto è favorevole a un ulteriore sviluppo del settore, anche se le aziende del noleggio sono chiamate a reinventarsi ancora. «Le tecnologie digitali come l'intelligenza artificiale, il cloud computing, l'Iot e la realtà aumentata rivoluzionano i parametri del mercato: è fondamentale modellare continuamente la propria presenza sul mercato e la propria organizzazione per restare competitivi», conclude Viano.

IL PERSONAGGIO



ALBERTO VIANO
Presidente Associazione Nazionale Industria Autonoleggio, Sharing mobility e Automotive digital



① Il settore del noleggio ha chiuso il 2022 con una flotta gestita di 1,25 milioni di veicoli



Peso: 80%

IL FENOMENO

I privati spingono il lungo termine

Continua l'ascesa sostenuta da chi vede nella formula un modo per sperimentare le nuove alimentazioni

Sibilla Di Palma

La progressiva ripartenza delle consegne; l'aumento della domanda da parte dei privati; il cambio culturale in corso, accelerato dalla diffusione del car sharing, che sempre più di frequente porta a privilegiare l'uso piuttosto che il possesso dell'auto. Sono alcuni dei fattori trainanti per il noleggio a lungo termine che continua a registrare ottime performance in un contesto di graduale ripresa per il mercato dell'auto, dopo un biennio complesso segnato dagli effetti della pandemia. Gli ultimi dati di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) evidenziano solo segni più per il comparto. Nel primo trimestre 2023 il fatturato è infatti cresciuto del 9% rispetto allo stesso periodo del 2022, mentre la flotta circolante è aumentata del 7% e le immatricolazioni hanno visto un boom del 72%. Numeri che fanno seguito a quelli messi a segno nel 2022 quando il settore ha raggiunto un giro d'affari di 9,4 miliardi di euro, in crescita del 6,9% sul 2021, con una flotta in forte aumen-

to (più 9,2%) e immatricolazioni a quota 356 mila vetture (più 16,9%). «Il trend positivo dovrebbe proseguire anche nei prossimi mesi», sottolinea Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa. «Dalle nostre stime quest'anno arriveremo a raggiungere le 400 mila immatricolazioni, superando così i livelli pre-Covid».

L'espansione, come già anticipato, è dovuta in primo luogo al sensibile aumento delle richieste da parte dei privati (segmento che nel 2022 ha raggiunto i 158 mila contratti di noleggio), sempre più attratti dalla possibilità di usufruire di un canone fisso che include anche le spese di gestione e dalla possibilità di sperimentare le alimentazioni alternative, in primis l'elettrico, in una fase di crescente attenzione verso i temi green. I consumatori si mostrano infatti molto più consapevoli rispetto al passato della necessità di dover contribuire in prima linea alla salvaguardia dell'ambiente. A questo si aggiunge la spinta delle istituzioni: entro il 2030 i costruttori europei dovranno ridurre del 55% le emissioni delle nuove auto immesse sul mercato, mentre dal 2035 non sarà più possibile vendere in Europa vetture con motori alimentati a benzina e diesel, così da ridurre del 100% le emissioni inquinanti dei

nuovi veicoli. «Le vetture elettriche e ibride risultano però ancora poco accessibili per un tema di costi e il noleggio rappresenta dunque una potenziale soluzione per accedere a questa tipologia di auto», osserva Teofilatto. In particolare, «i clienti privati che utilizzano il noleggio a lungo termine vedono nell'ibrido la soluzione ideale per le loro esigenze di mobilità urbana, in attesa di una maggiore diffusione delle reti di ricarica per le alimentazioni elettriche». A dimostrarlo sono i numeri, considerato che i veicoli green sono arrivati a rappresentare lo scorso anno il 43% del totale immatricolato. «Questi numeri dimostrano come il nostro settore sia ormai sempre più strategico per raggiungere gli obiettivi europei al 2035 e per questo come associazione chiediamo al governo di introdurre una fiscalità agevolata per le auto elettriche e ibride a noleggio», spiega Teofilatto. Secondo Aniasa la detraibilità dell'Iva e la deducibilità dei costi andrebbero innalzate al 100%. Inoltre, aggiunge Teofilatto, «chiediamo un riequilibrio nella politica di incentivi per gli acquisti di auto verdi da adibire a noleggio. Attualmente è infatti previsto un bonus dimezzato al 50% che vorremmo venisse portato al 100%, equiparandolo così a quello previsto per l'acquisto in proprietà».

9%

La crescita del fatturato nel primo trimestre

7%

L'aumento della flotta circolante nei primi 3 mesi



Peso: 38%

LA RICERCA

Grandi e costose vetture elettriche ancora per pochi

Uno studio Bain & Company rileva i punti critici: dalla poca convenienza a produrre utilitarie alla concorrenza asiatica

Luigi dell'Olio

Le auto elettriche restano un segmento di nicchia in Italia, a dispetto delle previsioni ottimistiche di qualche tempo fa. Questo nonostante l'attenzione crescente della popolazione verso il tema della mobilità sostenibile. È uno degli elementi che emergono dalla ricerca annuale sulla mobilità degli italiani condotta da Aniasa e Bain & Company. Il titolo, "Il vento dell'Est soffia sull'automotive", va al cuore di uno dei problemi individuati dalla ricerca: la progressiva perdita di quote di mercato da parte dell'industria occidentale a vantaggio dei produttori asiatici, che possono far leva su un costo del lavoro di gran lunga più basso. «Il passaggio dalle alimentazioni tradizionali all'elettrico, che in Europa è spinto soprattutto dal legislatore, annulla il valore consolidato dei brand, mettendo vecchi e nuovi operatori sullo stesso piano, con i costi che diventano sempre più il criterio di scelta in una stagione caratterizzata da elevata inflazione», commenta Gianluca Di Loreto, partner di Bain. Dal 2015 in avanti, il Vecchio Continente ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture, oggi prodotte per lo più in Cina. E la tendenza è destinata a rafforzarsi, con gli analisti che si attendono

per i prossimi anni un progressivo spostamento della produzione verso l'Asia. Con tutto ciò che ne deriverà in termini occupazionali e di produzione della ricchezza.

«Più in generale, la vendita di auto elettriche arretra, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città», segnala Di Loreto. Il quale aggiunge come il focus dei produttori dell'elettrico puro sia sui modelli medi e grandi, «con il mito dell'utilitaria elettrica che non ha fin qui trovato riscontri nella realtà». Nei primi tre mesi del 2023, la quota delle Bev (cioè i modelli a batteria) nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Una tendenza che a grandi linee ricalca quella già emersa gli scorsi anni.

«Nonostante i progressi tecnologici», sottolinea Di Loreto, «le batterie continueranno ad avere un costo importante, per cui tra i produttori non c'è interesse a vendere modelli di piccola taglia. In questo modo c'è il rischio concreto che da qui a qualche tempo una larga fetta di popolazione, quella meno abbiente, non potrà più permettersi l'auto», aggiunge, mettendo così in evidenza un tema di equità sociale collegato alla transizione in atto. «Piuttosto che incentivare l'acquisto dei

veicoli elettrici, probabilmente sarebbe meglio sostenere l'uscita dal mercato dei vecchi modelli più inquinanti, o quanto meno la sostituzione di componenti che possono abbattere le emissioni».

Questo, combinato con un ulteriore invecchiamento del parco circolante, dovuto alla situazione congiunturale e all'incertezza sui tempi di consegna degli autoveicoli acquistati, «sta comportando un aumento delle emissioni, in controtendenza rispetto alle previsioni», aggiunge l'esperto.

In termini geografici, il panorama rimane molto frammentato: ad abbassare la media delle auto elettriche è sempre il Sud Italia, che non va oltre il 5-6% del totale.

L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: auto e trasporto



Peso: 65%

pubblico sono vincenti grazie alla loro convenienza e flessibilità per tutti i fini di mobilità, con quote che tendono sostanzialmente a restare costanti nel corso degli anni.

In questo scenario, dato che gli obiettivi di decarbonizzazione a livello comunitario sono sempre più ambiziosi, il noleggio a lungo termine si conferma il canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a privati e flotte di ridurre i rischi dell'incer-

tezza con costi certi e predeterminati. «La crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto è un trend ormai consolidato», commenta Italo Fornari, vicepresidente di Aniasa. «Sempre più spesso, chi cambia l'auto, piuttosto che comprarla preferisce noleggiarla. Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come evidente dai primi quattro mesi dell'anno».

① Nonostante i progressi tecnologici, le batterie continuano ad avere un costo importante



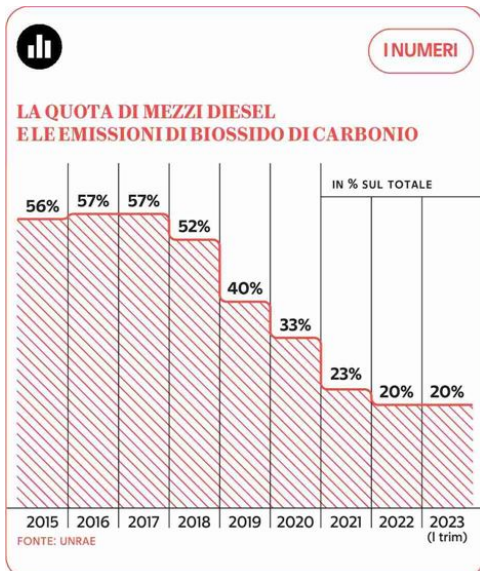




GIANLUCA DI LORETO
Partner
di Bain
& Company



ITALO FORNARI
Vice
presidente
Aniasa



Peso: 65%

LA CONDIVISIONE

Car sharing, ora il viaggio dura di più

Crescono tempi di uso e km percorsi. "Sarebbero utili agevolazioni fiscali"

Marco Cimminella

La crisi del Covid-19 aveva causato una brusca frenata del car sharing in Italia: i lockdown e le restrizioni agli spostamenti avevano pesato sull'auto condivisa, determinando una forte contrazione nell'utilizzo del servizio. Due anni dopo, il comparto si sta progressivamente riprendendo, ma non è riuscito ancora a raggiungere i numeri del 2019. Come si legge nel Rapporto Aniasa, nel 2022 sono stati registrati oltre 5.600.000 noleggi: un valore in crescita del 3,1% dopo due anni di calo, ma lontano dai 13.000.000 del periodo pre-pandemico.

Questi dati devono però essere letti anche con la lente d'ingrandimento delle tendenze che stanno caratterizzando il settore della mobilità condivisa. In primo luogo, alle flotte di auto si sono affiancate le nuove offerte di micro mobilità legate a scooter, bici e monopattini, soluzioni che attraggono soprattutto i più giovani: la fascia di utenza 18-25 anni del car sharing si è fermata a quota 15% rispetto al 25% rilevato prima dell'inizio dell'emergenza sanitaria. Inoltre, la base di utilizzatori, so-

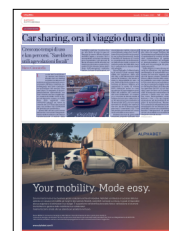
stanzialmente stabile, si stava già consolidando prima del Covid: il tasso di nuovi iscritti era in crescita, ma a ritmi decrescenti. Anche il modello di business si è evoluto, considerando che la dimensione della flotta (3.650 vetture) è la metà di quella del 2018-2019, mentre è aumentata la durata media del noleggio.

Più nel dettaglio, l'offerta limitata di veicoli è stata causata dagli effetti del lockdown, dalla crisi dei chip e dall'interruzione delle catene di fornitura, che hanno ridotto la disponibilità di auto. In più, l'80% della flotta rimane concentrata tra Roma e Milano, ed è aumentata la quota di vetture 100% elettriche anche in corrispondenza di una maggiore sensibilità del pubblico nei confronti dei temi ambientali. Al contempo, è cresciuta la durata media di utilizzo del servizio, salita dai circa 30 minuti del pre-pandemia ai 76 minuti del 2022, con una quota rilevante di noleggi che supera le due ore. Anche la distanza media percorsa è aumentata, dai 7 km del periodo precedente al Coronavirus ai 13 dello scorso anno.

Numeri che sono la prova delle soluzioni proposte dall'auto condivisa per coprire tragitti più lunghi, visto che ormai l'utilizzo del

car sharing non si limita più ai brevi spostamenti in centro: un'ulteriore testimonianza di questo trend è l'estensione del noleggio al pluri-giornaliero e l'apertura delle aree di parcheggio nei principali aeroporti.

Sullo sfondo, ci sono alcune criticità da affrontare, che rendono problematica la sostenibilità economica del servizio: imprese più piccole hanno cessato l'attività e alcune offerte fornite dalle aziende pubbliche sono state cancellate. Gli autori del report sottolineano che un sostegno potrebbe venire dall'applicazione dell'aliquota Iva agevolata del 10% al car sharing, come avviene con le prestazioni di trasporto extraurbano di persone e quelle rese con autobus, tram, metropolitana, aerei, ferrovie e Ncc; e da una regolamentazione più improntata su logiche di incentivazione, liberando le aziende da adempimenti amministrativi che ne frenano le potenzialità: misure che potrebbero favorire l'integrazione di questi servizi di mobilità nei modelli di trasporto a livello locale.



Peso:34%