

Mobilità, la rivoluzione passa dai servizi ma la burocrazia è sempre in agguato

Lo scenario

L'associazione nazionale cambia le denominazioni per adeguarsi alla realtà segnata dalla svolta digitale e dal mutamento delle abitudini. Però ci sono ancora troppi ostacoli pubblici

MARCO FROJO

L'associazione degli operatori dell'autonoleggio e della mobilità condivisa si appresta ad affrontare il post-Covid con un nuovo nome: non più Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici ma Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital. L'acronimo rimane lo stesso, Aniasa.

Il cambiamento non è solo lessicale ma di sostanza. Rispecchia infatti la profonda evoluzione che i servizi di mobilità a pagamento hanno subito negli ultimi anni e che la pandemia ha accelerato. Al più tradizionale business di noleggio (a breve e a lungo termine) si sono nel tempo affiancate innovative soluzioni quali il car sharing, il fleet management e, da ultimo, i servizi di digital automotive.

«In Italia la mobilità sta vivendo una fase di rapida evoluzione, destinata a stravolgere il nostro modo di muoverci e di spostare le merci. La pandemia sta accelerando questo cambiamento, spingendo sempre più italiani (aziende, privati e Pa) ad utilizzare formule di pay-per-use mobility alternative alla proprietà del veicolo – spiega Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa – Viviamo un momento storico di grandi opportunità in cui il nostro Paese può mettere realmente le basi per una rivoluzione della propria mobilità. L'auto condivisa e la telematica rappresentano due driver di questa svolta».

Questa piccola rivoluzione, anche se sarebbe più corretto chiamarla evoluzione, arriva in un momento non facile per il mercato del noleggio veicoli che, dopo quasi un decennio di crescita ininterrotta, ha subito una pesante battuta di arresto nel 2020. Le restrizioni alla mobilità introdotte per arginare l'epidemia hanno letteralmente travolto il noleggio a breve termine e il car sharing ed hanno creato non pochi problemi anche al lungo termine, che se l'è cavata decisamente meglio.

Nei dodici mesi che si sono chiusi l'intero settore ha immatricolato "solo" 355mila veicoli con un calo del 32% rispetto al 2019. Per il breve termine il crollo del fatturato è stato nell'ordine del 52% e il numero dei noleggi è diminuito addirittura del 60%. Gli operatori del rent-a-car stimano che per tornare ai livelli pre-pandemia bisognerà attendere fino al 2023. Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo: l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha invece subito significativi danni sul fronte dei ricavi – il fatturato è cresciuto del 2% – ma ha dovuto registrare una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere, che ha provocato un calo del 25% delle immatricolazioni. La flotta in circolazione è comunque cresciuta, arrivando a quota 933mila veicoli, di cui ben 65mila noleggiati da clienti privati.

«Seppure con alle spalle otto milioni di ore di cassa integrazione, le

aziende hanno continuato ad offrire servizi e a far funzionare gli oltre 1.100 punti di noleggio diffusi in tutto il territorio nazionale. Superata la pandemia, nei maggiori centri urbani l'utilizzo di formule di mobilità pay-per-use è destinato a radicarsi ulteriormente nel nostro quotidiano. I servizi di noleggio a breve termine serviranno per rafforzare i collegamenti di prossimità e consentire anche a chi arriva dall'estero di raggiungere in sicurezza i 55 siti riconosciuti patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. Serve però una strategia politica chiara ed efficace sulle infrastrutture e sulla mobilità, che consideri il ruolo dell'auto, complementare ed intermodale».

Secondo il presidente di Aniasa, i fondi del Pnrr costituiscono l'occasione per attuare un approccio lungimirante, affinché l'intero settore ed il suo indotto possano svolgere una funzione propulsiva per il rilancio del sistema Paese: «Un'occasione unica che va accompagnata però da una visione strategica sul settore dell'automotive, che ancora oggi sembra mancare, e che deve porre fine a politiche di stop&go, osservate spesso negli ultimi anni».

Fra le decisioni che vanno nella direzione "sbagliata" Archiapatti ricorda il caso del pagamento del bollo auto, oggetto di numerose e com-



Peso: 82%

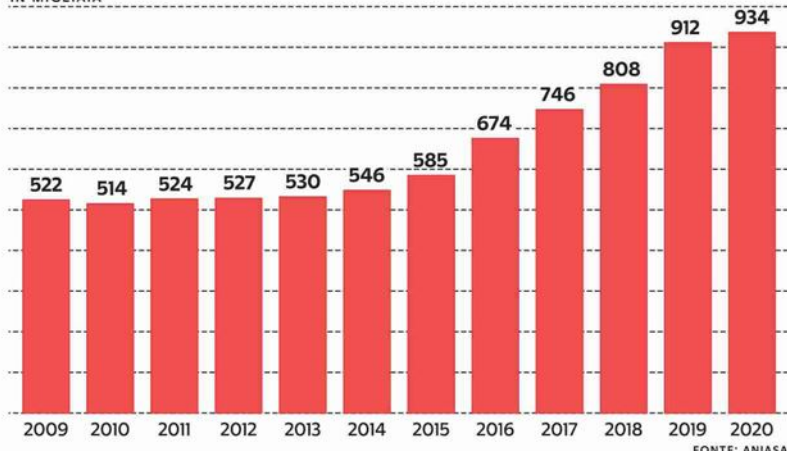
plicate normative sia a livello nazionale che regionale. Ebbene, a restare vittima di una burocrazia intricata e disomogenea a livello nazionale, sono stati proprio i veicoli ibridi ed elettrici, quelli che dovrebbero aiutare a ridurre le emissioni nelle città: se immatricolati al di fuori del Lazio e successivamente trasferiti lì, non possono godere appieno dell'esenzione che spetta loro. Una situazione che potrebbe addirittura por-

tare a un contenzioso tributario che ingolferebbe le Commissioni Tributarie Regionali. «Mi auguro che le Regioni riconsiderino al più presto la normativa ed agevolino non ostacolino la circolazione di veicoli elettrici ed ibridi nel loro territorio».

I numeri

LA CRESCITA DELLA FLOTTA DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

IN MIGLIAIA



Il personaggio



Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa, Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital

1 Nei dodici mesi l'intero settore ha immatricolato 355mila veicoli con un calo del 32% rispetto al 2019



1



Peso:82%

Dopo il Covid la carenza di chip: il breve termine soffre

La minore disponibilità di vetture sul territorio nazionale determinata dalla crisi dei semiconduttori pesa sul comparto

IL CASO

MILANO

Chi prima arriva, meglio alloggia. Sembra questo il leit motive che accompagnerà l'estate 2021 dei turisti che desiderano noleggiare una vettura per le proprie vacanze. La "crisi dei chip" degli ultimi mesi, segnala Aniasa, ha infatti rallentato la produzione di veicoli e, di conseguenza, ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per i mesi estivi dalle società di noleggio a breve termine. Il rischio per gli operatori è di non riuscire ad accontentare le richieste di quanti si muoveranno solo all'ultimo momento per prendere un'auto a noleggio.

L'industria automobilistica, che negli ultimi 18 mesi ha subito il pesantissimo impatto della pandemia, è ora alle prese con una non prevista carenza di chip (componenti oggi essenziali dei

veicoli moderni) a livello globale, che ha forzato i costruttori a pianificare chiusure temporanee di stabilimenti, cancellando o riprogrammando in molti i casi la produzione di vetture e furgoni. La carenza di semiconduttori prosegue da quasi 6 mesi e secondo gli analisti non si prevede un ritorno alla normalità prima del 2022.

Tra i settori maggiormente impattati da questo nuovo fenomeno c'è sicuramente il noleggio a breve termine, reduce da un 2020 che ha registrato un dimezzamento delle attività a causa della pandemia. Il settore si trova ora alla vigilia dell'estate che potrebbe fornire una boccata d'ossigeno agli operatori, ma purtroppo con una flotta meno numerosa di quanto ci si potesse attendere. "La minore disponibilità di vetture a noleggio sul territorio nazionale, determinata dalla crisi microchip del mondo auto - sottolinea Aniasa - deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze, a prenota-

re per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura. Viaggiare a bordo di un'auto a noleggio resta una delle forme più sicure ed efficaci per muoversi anche in questa fase di pandemia alla scoperta delle bellezze del nostro Paese".

Numeri alla mano, il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023. — v.d.c.



1 La carenza di semiconduttori prosegue ormai da quasi 6 mesi E continuerà



Peso: 24%

L'auto resta la più amata dagli italiani

Il maggiore utilizzo, però, non si sta traducendo in un incremento di vendite. In aumento il settore dell'ibrido

La ricerca di Aniasa e Bain & Company

VITO DE CEGLIA

La mobilità in Italia sembra ritornare ai livelli pre-Covid. E l'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano a tornare competitivi. È la prima evidenza che emerge dalla ricerca «L'Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?» condotta da Aniasa e dalla società di consulenza strategica Bain & Company.

Secondo lo studio, realizzato a maggio su un campione di 1.000 residenti nelle principali città italiane, il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

IL SETTORE PIÙ COLPITO

L'automotive risulta il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. Dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al trasporto pubblico locale (Tpl, solo il 42% lo

utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. Chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino non ha spesso un'auto personale e li utilizza in combinazione con il Tpl. «In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono. Assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose» sottolinea Vittorio Melli, senior manager Bain & Company.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1

nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il Tpl fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale.

LE PREFERENZE DEGLI ITALIANI

Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani? Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, cresciuto dal 6% al 18%). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono Gpl e metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico. «La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante. Il tipo di auto che si toglie dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano» conclude Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company.

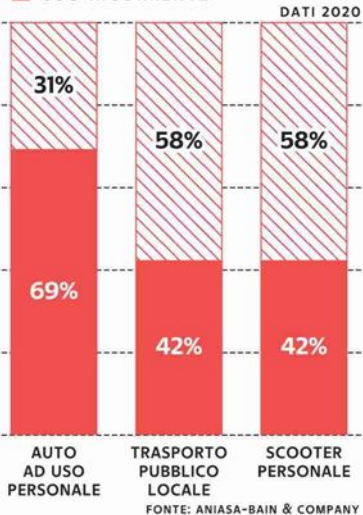


Peso:57%

I numeri

**LE SCELTE DEGLI ITALIANI
PER GLI SPOSTAMENTI IN CITTÀ**

USO OCCASIONALE
USO RICORRENTE



1 L'automotive risulta il settore più colpito in assoluto dalla crisi per la pandemia



1



Peso:57%

Car sharing, cercasi un bonus mobilità

L'auto condivisa
potrebbe ridurre
dell'86% gli spazi
occupati dagli stalli per la
sosta. Il servizio piace ai
cittadini. Roma, Bologna
e Torino ci credono

La situazione nelle città

STEFANIA AOI

Il 2020 è stato un anno drammatico per il car sharing in Italia, e solo nel 2022 contiamo di tornare ai noleggi del pre-pandemia». Alberto Valecchi, responsabile del settore in Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, racconta in che modo Covid ha messo in ginocchio le compagnie che offrono auto in condivisione, facendo crollare i noleggi dai 13 milioni del 2019, ai 6 milioni del 2020. Numeri messi nero su bianco nell'ultimo Rapporto Aniasa. Il periodo peggiore è stato tra marzo e maggio 2020 quando si è registrata una discesa addirittura del 70% a causa del divieto di spostamento. Poi si è arrivata una ripresa a settembre ed ottobre, fino alle nuove restrizioni di novembre e dicembre. E ora le compagnie chiedono l'intervento dello Stato. «Diverse le misure necessarie», affermano dall'associazione. Si va dall'Iva ridotta al 10% invece che al 22%, sino all'eliminazione del canone comunale e agli incentivi.

Nonostante il crollo degli spostamenti, il numero delle auto in condivisione distribuite nelle città è calato di appena 2 mila unità: si è passati dalle circa 8 mila auto del 2019 alle 6 mila, segnando una diminuzione del 27%. «E nel frattempo, proprio nel 2020, rispetto all'anno precedente, è uscito dal settore un operatore

che ha messo le sue circa mille auto a disposizione del noleggio a lungo termine» spiega Valecchi. Sono poi cambiate le abitudini degli utilizzatori. «Sono diminuiti i noleggi in centro città e aumentati quelli in periferia». Questo per via dello smart working, che ha portato anche a una riduzione dei viaggi d'affari. «Alcune amministrazioni comunali sono state sensibili: Roma, Torino e Bologna hanno abolito il canone annuale per la sosta».

I Comuni d'altronde hanno benefici da questo tipo di mobilità. «Se un'auto privata rimane parcheggiata circa il 95% della sua vita utile, un mezzo condiviso è in continua circolazione». Secondo lo studio «Unparking» del Mit Senseable City Lab di Carlo Ratti, il car sharing potrebbe ridurre dell'86% gli spazi pubblici occupati dagli stalli per la sosta, ridestinandoli così alla creazione di spazi verdi, corsie per la mobilità dolce, dehors per le attività commerciali.

Lo Stato dovrebbe invogliare i cittadini a usare le auto in condivisione. «Per questo chiediamo che nel Buono Mobilità, che copre il 60% della spesa fino a un massimo di 500 euro, per l'acquisto di biciclette, monopattini o mezzi simili, sia incluso anche l'abbonamento al car sharing». L'idea è che, in un Paese come l'Italia, al secondo posto in Europa per numero di vetture pro capite (dati Eurostat), le auto in condivisione rappresentino la forma di trasporto più simile all'auto di proprietà, ma con benefici ambientali superiori.

«Queste sono utili a ridurre il traffico, l'inquinamento. Chi usa le auto in condivisione, cammina di più, percorre in auto meno chilometri», scrive Aniasa. A Roma un'auto condivisa sostituisce dalle 4 alle 14 vetture private, secondo lo studio condotto dall'Istituto Tecnologico di Karlsruhe (KIT). «Numerose amministrazioni italiane – proseguono dall'associazione – stanno pianificando piattaforme MaaS (Mobility as a Service) per abilitare l'integrazione tra le diverse opzioni di mobilità sostenibile della città, disincentivando l'uso dell'auto privata». D'altro canto, però, alcune amministrazioni hanno richiesto agli operatori del mondo dello sharing di predisporre dei voucher scontati per coinvolgere i cittadini nell'utilizzo delle piattaforme MaaS. «Sarebbe auspicabile, a nostro avviso, che tali bonus – conclude Valecchi – venissero erogati tramite fondi pubblici, senza caricare di ulteriori costi, in un momento di crisi economica, gli operatori della sharing mobility».

L'opinione

Sarebbe auspicabile che gli aiuti venissero erogati tramite fondi pubblici, senza caricare di ulteriori costi gli operatori della mobility

ALBERTO VALECCHI
RESPONSABILE SETTORE IN ANIASA



Peso: 38%

Sezione:ANIASA



Peso:38%

Il lungo termine più green

Il settore

È quello che ha retto
meglio alla pandemia e ha
buone prospettive. Ma
servono interventi fiscali
Intanto brillano le ibride
e le società offrono
pacchetti ispirati
alla sostenibilità

SIBILLA DI PALMA

La fase di emergenza sanitaria ed economica che stiamo vivendo ha impattato in maniera pesante sul mondo del noleggio. Un contesto difficile e complicato in cui il lungo termine ha mostrato maggior capacità di tenuta rispetto ad altri comparti, con prospettive che si preannunciano positive per i prossimi mesi. Secondo gli ultimi dati Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) nel primo trimestre del 2021 il fatturato del lungo termine ha visto un calo del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, risultando però in aumento del 12% rispetto al 2019. Le immatricolazioni sono cresciute a doppia cifra rispetto all'anno scorso (+26,6%), mentre confrontandole con il 2019 si evidenzia un calo dell'1,3%. Segno più invece per la flotta circolante sia rispetto al 2020 (+2,5%), sia rispetto al 2019 (+6,8%). Dati che seguono quelli del 2020, anno che era stato archiviato con un giro d'affari in crescita, seppur contenuta, del 2% rispetto al 2019.

LE PROSPETTIVE

«Il noleggio a lungo termine – evidenzia Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa – ha retto alla pandemia molto meglio rispetto ad altri comparti, come breve termine e car sharing. Le prospettive per i prossimi mesi sono buone, anche se questo inizio d'anno risente dell'onda lunga del Covid 19. Molti pagamenti sono infatti slittati per venire incontro alle

esigenze dei clienti, determinando una flessione in termini di fatturato rispetto allo stesso periodo del 2020 quando il settore era ancora in piena attività». Per Benincasa un aiuto potrebbe arrivare agendo sulla leva fiscale. «Attualmente la normativa italiana sulla deducibilità e detraibilità in materia di auto aziendali è la più penalizzante d'Europa. Dunque occorre intervenire e allinearci. Questo permetterebbe di dare una grossa spinta alla domanda e anche al rinnovo delle flotte in ottica ecosostenibile». Quest'ultimo è uno dei trend che vanno confermandosi nel settore secondo il rapporto Aniasa 2020.

Dal quale emerge che le vetture ibride lo scorso anno hanno più che raddoppiato i volumi, salendo dal 6 al 18% di quota di mercato. Così come spicca il balzo delle vetture elettriche, passate dall'1% al 5% grazie all'introduzione di formule che abbino alle auto elettriche anche l'installazione delle colonnine di ricarica. Il diesel, pur restando la categoria più acquistata dagli operatori con il 56,5% di quota, ha invece perso quasi undici punti percentuali rispetto al 2019. Così come hanno ceduto quattro punti percentuali le vetture a benzina, arrivando a pesare quasi il 18%.

Si tratta inoltre di un comparto che, pur continuando a essere trainato



Peso: 52%

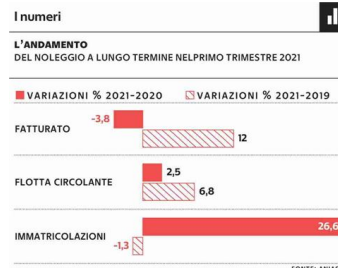
dalla domanda aziendale, piace sempre di più anche ai privati.

CRESCE LA DOMANDA DEI PRIVATI

«In molti si avvicinano oggi a questa formula perché considerata più appetibile e meno impegnativa rispetto all'acquisto – osserva Benincasa – L'auto in proprietà comporta infatti un esborso iniziale molto alto, al quale bisogna sommare poi i costi legati al bollo e alla manutenzione. Mentre il noleggio a lungo termine consente di racchiudere tutti i costi e gli oneri legati alla gestione dell'auto all'interno di un canone fisso, consentendo inoltre di disporre di vetture di ultima generazione».

Di qui la scelta degli operatori di puntare su formule che guardano in misura crescente anche a questo target di clienti e orientate alla sostenibilità. È il caso di Arval che ha ampliato di recente il portafoglio di offerte per chi non ha la partita Iva. Affiancando al classico noleggio lungo per 36 o 48 mesi, una formula "leggera", senza anticipo, valida per 60 mesi e 40 mila chilometri. Mentre Leasys, società controllata da Fca Bank e parte del gruppo Stellantis, ha lanciato di recente Leasys Unlimited, formula di noleggio a lungo termine dedicata ai modelli ibridi ed elettrici che non prevede anticipi e offre chilometri e ricariche illimitate presso i Lea-

sys Mobility Store. Infine, l'impegno in ottica green caratterizza anche la strategia di Ald Automotive che ha lanciato il piano "Move 2025" in cui è previsto un forte incremento dei veicoli a zero emissioni ed elettrificati presenti in flotta.



1 La normativa italiana sulla deducibilità e detraibilità è la più penalizzante in Europa



ADAM VRADENBURG/GETTY



Peso:52%