

La mutazione genetica del mercato dell'auto: sharing e sostenibilità

Un tempo era normale che in una famiglia ci fossero due o più autovetture di proprietà. Oggi, con una varietà di strumenti a disposizione, l'auto di casa è una, a volte nemmeno quella. È in aumento il numero di automobilisti che scelgono di rinunciare all'acquisto avvicinandosi alle nuove e diverse forme di condivisione: dal car sharing al noleggio a breve, a medio e lungo termine, dal leasing a nuove forme di membership.

© Fornito da Il Sole 24 Ore

Un settore che nel 2019, prima degli effetti del Covid, ha prodotto oltre 7 miliardi di fatturato, con una flotta di 1,2 milioni di veicoli (tutti Euro 6, a fronte di un parco auto nazionale molto datato) e 517mila veicoli immatricolati (pari al 25% del totale). Una tendenza solo rallentata dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19 (e solo per il noleggio a breve termine), ma che è destinata a crescere e ad essere approfondita nei prossimi mesi, anche con nuove iniziative. Se ne è parlato ieri nella tavola rotonda organizzata da Radio 24 per riflettere - insieme alle istituzioni e ai partner - sulla situazione reale e futura del settore. Fra gli ospiti, l'intervento del viceministro alle infrastrutture e alla mobilità sostenibili Alessandro Morelli, che ha richiamato la necessità di una transizione energetica che sia caratterizzata dai giusti tempi, da equilibrio e buon senso. Presenti anche Stefano Gargiulo, Managing Director Europcar Mobility Group Italy, e Andrea Cardinali, Direttore Generale di Unrae.

Centrale è anche il tema della fiscalità applicata al settore, oggi molto penalizzante. L'auto è la seconda spesa per importanza (dopo la casa) in una famiglia, ha ricordato Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**: «Molti però non guardano oltre al costo e allo sconto iniziali, dimenticando i costi accessori, dalla manutenzione all'assicurazione, necessari a calcolare il costo effettivo della proprietà». Una delle evoluzioni più evidenti in corso è il fatto che strumenti come il noleggio oggi possono convenire anche ai privati, ha detto Antonio Stanisci, commercial & marketing director di Ald Automotive: «Esistono anche formule in cui c'è un canone minimo e si paga solo per i chilometri fatti, a misura di chi muove l'auto solo nei week end».

Un altro cambio di paradigma è quello che vede le auto elettriche essere, per sempre, a zero emissioni: «Per la prima volta c'è la certezza che non uscirà un modello nuovo con prestazioni migliori, destinato a spiazzare i precedenti», sottolinea Alberto Viano, amministratore delegato Leaseplan. Una rivoluzione che riguarderà anche le autofficine, con la richiesta di nuove competenze: «Oggi gli ITS diplomano giovani preparati e indispensabili a un settore come quello delle riparazioni, che deve puntare anche sulla crescita dimensionale», aggiunge Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia.

La mutazione genetica del mercato dell'auto: sharing e sostenibilità



Un tempo era normale che in una famiglia ci fossero due o più autovetture di proprietà. Oggi, con una varietà di strumenti a disposizione, l'auto di casa è una, a volte nemmeno quella. È in aumento il numero di automobilisti che scelgono di rinunciare all'acquisto avvicinandosi alle nuove e diverse forme di condivisione: dal car sharing al noleggio a breve, a medio e lungo termine, dal leasing a nuove forme di membership.

Un settore che nel 2019, prima degli effetti del Covid, ha prodotto oltre 7 miliardi di fatturato, con una flotta di 1,2 milioni di veicoli (tutti Euro 6, a fronte di un parco auto nazionale molto datato) e 517mila veicoli immatricolati (pari al 25% del totale). Una tendenza solo rallentata dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19 (e solo per il noleggio a breve termine), ma che è destinata a crescere e ad essere approfondita nei prossimi mesi, anche con nuove iniziative. Se ne è parlato ieri nella tavola rotonda organizzata da Radio 24 per riflettere - insieme alle istituzioni e ai partner - sulla situazione reale e futura del settore. Fra gli ospiti, l'intervento del viceministro alle infrastrutture e alla mobilità sostenibili Alessandro Morelli, che ha richiamato la necessità di una transizione energetica che sia caratterizzata dai giusti tempi, da equilibrio e buon senso. Presenti anche Stefano Gargiulo, Managing Director Europcar Mobility Group Italy, e Andrea Cardinali, Direttore Generale di Unrae.

Centrale è anche il tema della fiscalità applicata al settore, oggi molto penalizzante. L'auto è la seconda spesa per importanza (dopo la casa) in una famiglia, ha ricordato Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**: «Molti però non guardano oltre al costo e allo sconto iniziali, dimenticando i costi accessori, dalla manutenzione all'assicurazione, necessari a calcolare il costo effettivo della proprietà». Una delle evoluzioni più evidenti in corso è il fatto che

strumenti come il noleggio oggi possono convenire anche ai privati, ha detto Antonio Stanisci, commercial & marketing director di Ald Automotive: «Esistono anche formule in cui c'è un canone minimo e si paga solo per i chilometri fatti, a misura di chi muove l'auto solo nei week end».

Un altro cambio di paradigma è quello che vede le auto elettriche essere, per sempre, a zero emissioni: «Per la prima volta c'è la certezza che non uscirà un modello nuovo con prestazioni migliori, destinato a spiazzare i precedenti», sottolinea Alberto Viano, amministratore delegato Leaseplan. Una rivoluzione che riguarderà anche le autofficine, con la richiesta di nuove competenze: «Oggi gli ITS diplomano giovani preparati e indispensabili a un settore come quello delle riparazioni, che deve puntare anche sulla crescita dimensionale», aggiunge Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia.