

Sharing e noleggio per un nuovo modello di mobilità sostenibile

Intervista a Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa

GIAMPAOLO TARANTINO

La decarbonizzazione nel settore dell'auto si basa sull'immissione in circolazione di veicoli a impatto zero, ma può giocare un ruolo di rilievo anche la sostituzione graduale di soluzioni a più alto impatto ambientale con tecnologie meno inquinanti.

Un ruolo in tal senso lo gioca il noleggio. Per esempio, per quanto riguarda le auto elettriche, il 54% delle immatricolazioni sono ascrivibili a questo comparto. Per approfondire l'argomento e7 ha intervistato **Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici)**.

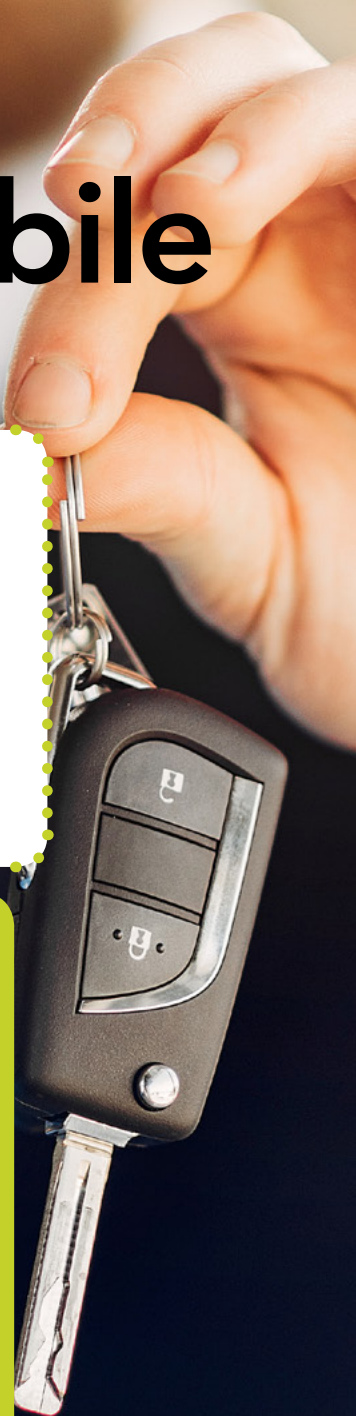
1

Perché l'industria dell'autonoleggio può favorire la mobilità sostenibile?

E' in atto una trasformazione epocale nel mondo della mobilità, c'è una nuova domanda che richiede servizi intermodali, semplici e comodi da utilizzare. Il successo delle formule del noleggio e del car sharing, testimoniato dai dati, sono identificativi di questo grande interesse di cittadini e imprese e del graduale passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli e dell'auto. In particolare: 5 anni di crescita, una flotta che supera 1 milione di veicoli in noleggio, un'incidenza sul mercato automotive passata dal 10% al 24%, un business in continua evoluzione che vede ogni giorno 15.000 contratti di noleggio a breve termine e ben 30.000 di car sharing, a cui si aggiungono i servizi di mobilità forniti a 75.000 aziende e 3.000 PA.

Assistiamo, in parallelo, a una evoluzione dell'offerta, oggi pronta e attrezzata a individuare soluzioni sempre più flessibili, sulla base delle specifiche esigenze della clientela.

A ciò si aggiunge la vocazione ambientale del noleggio. Oggi tutti i veicoli sono Euro 6, con una quota crescente di alimentazioni sostenibili: non solo Gpl e metano ma specialmente ibrido ed elettrico. Aggiungo che l'elevato turn-over garantisce una flotta sempre all'avanguardia non solo sotto il profilo emissioni ma specialmente per la sicurezza stradale.



2

A che punto siamo nella diffusione dell'auto elettrica? Quali misure servono per aumentarne l'utilizzo?

C'è ancora strada da fare e tanta. Il 2018 ha visto un aumento delle vendite del 150%, con il passaggio da 2.000 a 5.000 nuove vetture elettriche, quota già raggiunta a giugno 2019. Lo scorso anno queste immatricolazioni hanno rappresentato lo 0,4% del totale (1.910.000 unità). Il tanto discusso eco-bonus ha dato un piccolo contributo in tal senso. Le stime indicano 11.000 veicoli elettrici immatricolati nell'anno in corso ma tireremo le somme a dicembre. Ovviamente sono numeri contenuti per le nostre strade dove circolano circa 15.000 auto elettriche a fronte di un parco auto complessivo che conta 38 milioni di auto.

Il passaggio all'e-mobility non potrà che essere graduale e dovrà essere sostenuto da una seria politica di infrastrutture di ricarica pubblica e accompagnata da incentivi da parte delle istituzioni e delle case. Restano da affrontare le problematiche relative alla ricarica nei garage privati. I costi dei modelli elettrici sono infatti ancora troppo alti, anche se l'evoluzione della tecnologia sta facilitando e accompagnando questo cambiamento. Considerando che condivisione, connettività, automatizzazione ed elettrificazione saranno i principali parametri di riferimento del nuovo modello di mobilità, il noleggio avrà sicuramente un ruolo ancora più rilevante. Già nel 2018 il mondo del renting ha contribuito in maniera significativa alle immatricolazioni di veicoli elettrici, con oltre la metà dei mezzi (54%).

3

Nel corso di un recente convegno organizzato da Promotor si è parlato di neutralità tecnologica e misure per rendere più facile la sostituzione delle auto inquinanti in circolazione. Quali sono le vostre indicazioni in questi due ambiti?

Partiamo dal primo aspetto. Come Aniasa siamo a favore della neutralità tecnologica e di tutte le soluzioni che consentono in modo concreto ed efficace di ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti.

Negli ultimi mesi il dibattito sul tema alimentazioni è cresciuto di intensità. Da una parte la pretestuosa campagna contro il diesel, che non ha tenuto conto del fatto che le nuove motorizzazioni Euro 6 hanno livello di emissioni di CO₂ e Nox inferiori ad analoghi modelli a benzina; dall'altra la necessità condivisa di svecchiare il nostro vetusto parco circolante. I numeri sono inequivocabili, abbiamo quasi 11 milioni di autovetture ante Euro 4, un'anzianità vicina agli 11 anni, che ci pongono al penultimo gradino in Europa, dopo di noi solo la Grecia. Le istituzioni devono considerare che l'intero settore dell'automotive sviluppa ben 74 miliardi di entrate fiscali, il 16% del gettito complessivo, il 4,3% del Pil e dà lavoro a 1,2 milioni di persone.

Rendere strutturale il superammortamento per un periodo almeno quinquennale contribuirebbe a ringiovanire il parco auto, grazie al più rapido turn-over delle flotte aziendali, così come equilibrare a livello EU gli aspetti fiscali della deducibilità dei costi e della detraibilità dell'IVA, come sostenuto dal Ministro Salvini in più occasioni. Aggiungo che nel momento più acceso del dibattito sull'ecobonus avevamo indicato l'incentivazione della rottamazione di Euro 0-1 con un usato Euro 5-6. Adesso sembra che la proposta sia condivisa in ambito politico. Sollecitiamo il Governo a tenerne conto nella prossima Legge di Bilancio.