

...ma allora non viviamo in un mondo parallelo! L'ultima conferenza Aniasa conferma i nostri sospetti, ovvero che è meglio abbandonare - per il momento - i toni trionfalistici sulla mobilità sostenibile, che secondo tanti è stata invece rinvigorita dall'experience Covid-19

Meno male. Pensavamo che le malattie mentali che sospettiamo si annidino nelle nostre sinapsi avessero vinto la battaglia e preso il sopravvento.

I dubbi ci venivano dalla lettura, anche incauta, delle riviste concorrenti, o dopo aver ascoltato da illustri oratori (di parte) che la pandemia avesse validato definitivamente l'abbandono dell'auto come mezzo di trasporto a favore di monopattini, biciclette, segway, monoruote e via dicendo. "Ma come - pensavamo - avremmo detto il contrario". Ovvero che i mezzi pubblici in questa circostanza avessero dimostrato tutta la loro limitatezza e rigidità.

Tutti insomma a stracciarsi le vesti sul trionfo dello *sharing* e di una non meglio definita mobilità sostenibile. L'automobilina, buona buona, sia di proprietà che in NLT, se ne stava lì, inconsapevole quanto involontaria effigie di libertà. Come era alle origini. Forse aspettava anch'essa che una onesta ricerca, e così ci è sembrato fosse quella promossa da Aniasa con Bain&Company, mettesse le cose in chiaro: non tutti possono e vogliono usare la bicicletta o rischiare la pelle sul monopattino, c'è ancora chi considera l'automobile

di possesso o di proprietà un bene insostituibile. In barba a tutta la comunicazione di regime che vuole vedere lei obsoleta e noi incarcerati dentro un bus.

Finalmente una buona notizia. Grazie.

Nel frattempo, dispiace certo vedere come in questo momento gli italiani, più confusi che persuasi da questo tiramento di giacca che è l'ibrido e in parte l'elettrico, non si affollino nelle concessionarie o negli uffici dell'NLT. Un po' come il vaccino: ognuno dice la sua e alla fine nessuno capisce più niente. Unica certezza: i motori endotermici devono scomparire, e in fretta. E tutte le Case prontissime a battersi il petto e ad affermare di essere loro, e loro soltanto il marchio artefice della mobilità sostenibile. Prima di tutti gli altri. Maperfavore.

Anche lì, serietà e coerenza poche. Perché alla fine proprio loro continuano a vendere benzina e diesel, ma se ne vergognano.

Evviva il cattocomunismo del nuovo millennio!



Ma allora...

VERSO LA NORMALITÀ

(RI)PARTENZA

Non sarà facile come premere un pulsante, ma il settore della mobilità a noleggio ha le carte in regola per ripartire. Governo ci sei?

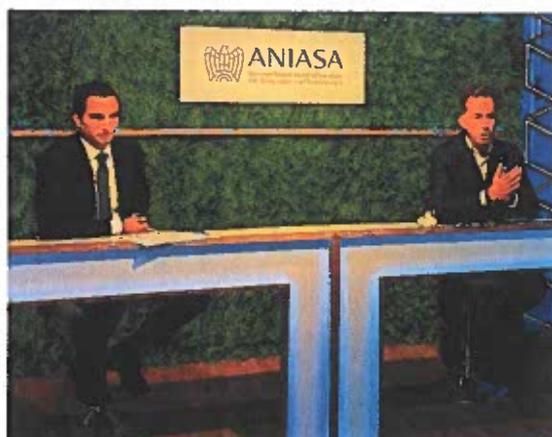
di **Roberta Carati**

“La mobilità urbana è rallentata, il turismo fermo, l'impatto sulle aziende evidente. Siamo tornati indietro di anni”. Ha esordito così, alla conferenza di lancio del ventesimo Rapporto Aniasa, il presidente dell'associazione Massimiliano Archiapatti.

La crescita progressiva di immatricolazioni e fatturato, che ha portato il settore del noleggio a rappresentare un quarto del mercato *automotive*, si è interrotta bruscamente a causa della pandemia, e oggi che i segnali di ripresa cominciano a notarsi un po' ovunque, si rileva con altrettanta chiarezza l'assenza nel PNRR di provvedimenti a sostegno.

Ma ecco i principali *trend* individuati dal Rapporto 2020, con la crisi innescata dal Covid a incidere in modo più o meno marcato sui differenti business della mobilità *pay-per-use*: le attività di noleggio a breve termine sono crollate così come quelle del *car sharing*, mentre il lungo termine ha tenuto.

16 giugno 2021. Massimiliano Archiapatti, Presidente di Aniasa (a destra), e Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company, alla presentazione della 20esima edizione del Rapporto Aniasa.



No turisti, no noleggio

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 per cento 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 per cento. Gli operatori del *rent-a-car* stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023. “L'anno scorso”, ha precisato Archiapatti, “il settore ha usufruito di otto milioni di euro di cassa integrazione. Una nota positiva, oggi i mezzi di trasporto in noleggio vengono utilizzati per la campagna vaccinale”.

Sharing da rimodulare

Anche il *car sharing* ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione del

la flotta veicoli a disposizione del 27 per cento. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela. "Segnali di cambiamento", ha detto il presidente Aniasa, "si scorgono non solo nelle procedure di sanificazione, ma anche nel tempo d'uso dei veicoli: non più per minuti ma giorni o settimane".

Lungo termine in stand by

In questa Caporetto spicca la sostanziale tenuta del noleggio a lungo termine. Forte della parziale maggiore stabilità del proprio business, basato prevalentemente su contratti pluriennali, il lungo termine non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi, registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni (-25 per cento). La flotta è ulteriormente cresciuta a quota 933mila veicoli, 65mila dei quali noleggiati da clienti privati "che apprezzano", ha sottolineato Massimiliano Archiapatti, "la certezza del canone e la facilità di gestione del mezzo".

Cambio di passo

Se questo è il passato remoto, e quello recente, ovvero il primo trimestre 2021, è sostanzialmente in linea, "per il futuro ci aspettiamo un cambio di passo. Sono anni", ha ribadito il presidente Aniasa, "che siamo in attesa di una strategia efficace su turismo e mobilità sostenibile".

Tabella 1. Il noleggio a lungo termine nel 2021

	1° trimestre 2021	1 trimestre 2020	1 trimestre 2019	Var 21/20	Var 21/19
Fatturato (Mln €)	1.413	1.469	1.312	-3,8%	12%
Flotta circolante	955.000	932.000	6,8 %	2,5%	6,8%
Immatricolazioni	72.000	57.000	73.000	26,6%	-1,3%

Tabella 2. RAC, ritorno alla normalità ancora lontano

	1° trimestre 2021	1 trimestre 2020	1 trimestre 2019	Var 21/20	Var 21/19
Fatturato (Mln €)	109	168	194	-35%	-44%
Giorni di noleggio	4.369.000	5.705.000	6.152.000	-23%	-29%
Numero di noleggi	358.000	730.000	963.000	-51%	-63%
Flotta media	73.000	96.500	93.600	-24%	-22%
Immatricolazioni	17.000	38.000	53.000	-54 %	-68%

L'iva al 10 per cento per tutti i servizi della filiera turistica e anche per il *car sharing* è una proposta. Il superamento della forte disparità di trattamento fiscale delle aziende italiane rispetto a quelle europee è un auspicio. "Anche perché", ha detto ancora Archiapatti, "il recupero di questo gap permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido *turn-over* contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante".

Nell'attesa che Roma batta un colpo, spingendo su una vera transizione digitale ed ecologica (il noleggio mette a disposizione ibridi, plug-in ed elettrico), Aniasa ha cambiato denominazione: da *Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici* ad *Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital*. Il cambio di passo è servito.

Nel 1° trimestre 2021 l'andamento dei due settori chiave è in linea con l'anno scorso. Rispetto al pre-pandemia il giro d'affari del lungo termine (Cfr. Tabella 1) è cresciuto (+12%), e così anche la flotta (+7%). Il rent a car (Cfr. Tabella 2) ha perso oltre il 60% dei noleggi e il 67% di nuove immatricolazioni.

Cara auto, mi fido solo di te

Hai voglia a proporre monopattini e biciclette elettriche. Per quanto apprezzate, queste forme di micro-mobilità non sostituiscono l'auto, semmai vengono usate in combinazione. Risulta 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, che ha coinvolto 1.000 residenti nelle principali città italiane intervistati a maggio 2021.

A più di un anno dallo scoppio della pandemia, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid (2 italiani su 3 se ne servono per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Tpl (solamente il 42% del campione sceglie d'abitudine tram e bus). Eppure le biciclette hanno registrato un boom di acquisti (due milioni solo nel 2020), e anche di monopattini ne sono stati venduti a migliaia (125.000 nei primi 7 mesi dell'anno scorso). Tutto vero, ma la bicicletta, per il 68% dei suoi utilizzatori, è un mezzo da tempo libero che non sostituisce altre forme di mobilità, e il monopattino è il veicolo di chi non possiede un'auto e se ne serve in abbinata con il trasporto pubblico(83%).

L'auto personale rimane al primo posto tra i mezzi di mobilità ricorrente; bicicletta, sharing e monopattini non sono un'alternativa ai mezzi «tradizionali»

Distribuzione degli intervistati per frequenza di utilizzo nel 2020 per tipologie di mezzo

