



ANALISI

RAPPORTO ANIASA

Corsa a ostacoli

Quello della mobilità a noleggio è un settore robusto ma che non può correre come vorrebbe per i tanti ostacoli che incontra lungo il cammino. Alcuni non si possono evitare, altri andrebbero abbattuti

di Roberta Carati

La nuova variabile è la guerra in Ucraina, con conseguenze non ancora quantificabili nel lungo periodo; perché fiscalità penalizzante, eccesso di burocrazia e incentivi esclusivi (nel senso che hanno escluso auto aziendali e noleggio), oltre naturalmente ai danni da pandemia, erano il sottotesto già del 20esimo Rapporto Aniasa. La consueta ricerca Bain & Company che da anni accompagna la presentazione dello stato dell'arte della mobilità a noleggio in Italia, potrebbe quindi prestare il titolo anche alla 21esima edizione del Rapporto, ovvero: 'La mobilità che non cambia'. (Postilla: Non per colpa sua) E pensare che se esiste un fattore in grado

di favorire la transizione ecologica accelerando lo svecchiamento del circolante, processo che chiama in causa tutti gli operatori del comparto, è proprio il noleggio. Ma vediamo i dati salienti del 2021 e le tendenze che si sono delineate nel primo trimestre di quest'anno, aiutandoci con le considerazioni del neo presidente Aniasa, Alberto Viano.

**Il car sharing
nel primo
trimestre 2022:
+50%**

2021, la tempesta perfetta

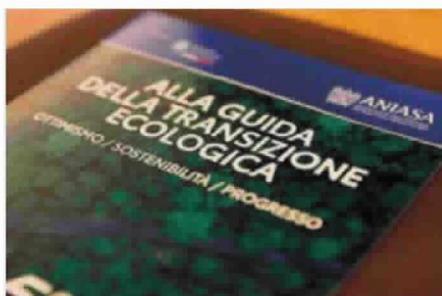
Le attività di noleggio - in particolare breve termine e *sharing* - si sono ritrovate al centro della tempesta perfetta generata dalla pandemia e dall'acuirsi della crisi dei *chip* e dei cablaggi, eppure il 2021 si è chiuso con una flotta che ha superato il milione di veicoli e il fatturato che ha raggiunto i 12 miliardi di euro; in calo di 106mila unità le immatricolazioni, scese dalle 482mila del 2019 alle 376mila del 2021 (per una perdita di oltre due miliardi e mezzo di euro). "Nonostante la contrazione", rileva il

Nel primo trimestre 2022 l'andamento del noleggio a lungo termine conferma la ripresa in atto: crescono flotta e fatturato. Lo stesso non si può dire del *rent-a-car*: segno meno per fatturato, numero di noleggi, giorni di noleggio e, soprattutto, immatricolazioni.

Il noleggio a lungo termine nel primo trimestre 2022			
	1° trimestre 2022	1° trimestre 2021	20/21
Fatturato (milioni €)	1.549	1.413	9,5%
Immatricolazioni	76.501	83.014	-8%
Flotta oltre 12 mesi	1.003.000	955.000	7,2%

Il noleggio a breve termine nel primo trimestre 2022					
	1° trimestre 2022	1° trimestre 2021	1° trimestre 2020	VAR % 22/21	VAR % 22/20
Fatturato (milioni €)	161	109	167	+48%	-4%
Giorni di noleggio	5.500.000	4.200.000	5.700.000	+32%	-2%
Numeri di noleggi	567.000	366.000	730.000	+55%	-22%
Flotta media	100.000	73.000	96.000	+37%	+4%
Immatricolazioni	11.600	18.900	39.500	-38%	-70%

ANALISI



presidente Viano, "il settore si è confermato protagonista della transizione immatricolando il 47 per cento delle vetture ibride plug-in e il 30 per cento delle elettriche, un'alternativa sempre più allettante".

Tutti positivi gli indicatori del lungo termine, segmento *best performer*: +21 per cento le immatricolazioni, +12 il fatturato, +5 la flotta, +1,5 le auto usate vendute, "un usato sicuro paragonabile al nuovo".

Da tenere monitorata la crescita del NLT ai privati, formula che ne ha già sedotti 100.000, 150.000 se si contano anche i privati con partita IVA.

Molto sofferente, e non poteva essere altrimenti vista la sostanziale scomparsa del *travelling* nella prima parte del 2021 e più in generale l'assenza di turismo internazionale, il settore del breve termine: dimezzato il numero di noleggi, ridotti di un terzo flotta, giorni di noleggio, giro d'affari. "Il parco sta invecchiando oltre i 12 mesi; l'assenza di prodotto", riflette il presidente Aniasa, "è più fa-

cilmente assorbita nel lungo termine (che ricorre alla proroga dei contratti concordata con la clientela), per il breve è un trauma acuto".

Il *car sharing*, invece, flotta di 6.200 vetture a fronte delle 7.994 del 2019, "stava crescendo bene, ha sofferto terribilmente ma ha reagito".

Buone notizie dal 2022

La prima notizia incoraggiante di questo 2022 comunque gravido di incertezze arriva proprio dall'auto condivisa: nella frazione gennaio-marzo, +50 per cento dei noleggi rispetto allo stesso periodo del 2021, dato che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

Bene anche il giro d'affari del lungo termine, cresciuto di oltre 9 punti percentuali nel primo trimestre a quota 1.549 milioni, anche grazie a una flotta aumentata del 7 per cento (pur con le immatricolazioni nuovamente giù di 8 punti, ferme a 76.501).

Mobility divide

Bain & Company fotografa un'Italia divisa tra chi può permettersi di guidare green e chi no. Il noleggio metterà d'accordo tutti?

Altro che sostenibilità! In Italia, nonostante ci siano più auto che persone che possano guidarle, il parco circolante sta invecchiando al punto da lasciar presagire un imminente 'effetto Cuba': dal 2000 a oggi l'età media è infatti passata da 8,8 a 11,5 anni.

La ricerca di Bain & Company 'La mobilità che non cambia' racconta un Paese dove i suoi abitanti hanno ripreso a muoversi come e più del periodo pre pandemia, eppure il mercato sta attraversando la crisi

peggiore dagli anni 70: le immatricolazioni nel 2021 si sono fermate sotto il milione e mezzo e i primi mesi del 2022 - complici gli strascichi da Covid, la carenza di chip, la guerra in Ucraina - hanno già registrato un -27 per cento.

Preso atto che il lavoro da remoto è tornato alla media 2019 di un giorno, un giorno e mezzo a settimana, i ricercatori osservano che l'auto personale continua a essere il



mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69 per cento del 2020 al 73 del 2021) e che gli utenti, dopo l'inevitabile crollo da pandemia, sono tornati ad apprezzare il *car sharing* (passato dal -54 per cento del 2020 al +2 del 2022) oltre che i monopattini elettrici (dal -8 per cento del 2021 al +5 del 2022).

Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company, rileva però che "le soluzioni innovative di mobilità sono appannaggio quasi esclusivo delle grandi metropoli, dove si concentra il 15 per cento del circolante, e incidono quindi solo parzialmente sul problema dell'anzianità del parco", e che "i mezzi utilizzati in modo saltuario non sono un'alternativa strutturale all'auto".

segue >>

ANALISI

Resta un osservato speciale il noleggio a breve termine, settore in leggera ripresa rispetto al primo trimestre dello scorso anno ma con ancora tutti gli indicatori negativi (ad eccezione della flotta media) nel confronto con i mesi pre pandemia: fatturato, giorni di noleggio, numeri di noleggi e, soprattutto, immatricolazioni. "La domanda c'è", ribadisce Alberto Viano, "ma si fa molta fatica a inflottare le auto che servono, e gli incentivi finiranno per premiare solo alcuni segmenti del mercato".

Le questioni ancora aperte

La questione bonus toma anche nelle conclusioni, traccia del tema d'esame che il Governo non ha ancora svolto. "Dati alla mano, il noleggio", attacca il presidente Aniasa, "è il principale strumento in grado di favorire la transizione del parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti. L'esclusione delle auto aziendali e del noleggio dagli incentivi messi in campo dal Governo rivela una visione limitata, ancorata al concetto di proprietà del

bene auto, che rischia di rallentare il passaggio verso un modello di mobilità sempre più *pay-per-use*, un'evoluzione che porta con sé evidenti positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario". Bloccato, precisamente al 40 per cento fissato nel 2007 e di proroga in proroga confermato almeno fino al 31 dicembre, il livello di detraibilità dell'IVA per le imprese clienti. "Una penalizzazione che crea forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai *competitor* europei, per esempio di Spagna, Francia e Germania che possono detrarre il 100 per cento. Non chiediamo che si arrivi al 100 per cento in modo universale, ma sarebbe ragionevole una detraibilità del 100 per cento sull'elettrico, del 90 sull'ibrido, del 60 sui veicoli endotermici". Viano sa bene che "la coperta è corta e l'iva è 'LA' tassa in Italia, ma la fondatezza delle nostre ragioni è stata riconosciuta". La palla passa nell'altra metà campo...

Grafico 1. Il NLT è green

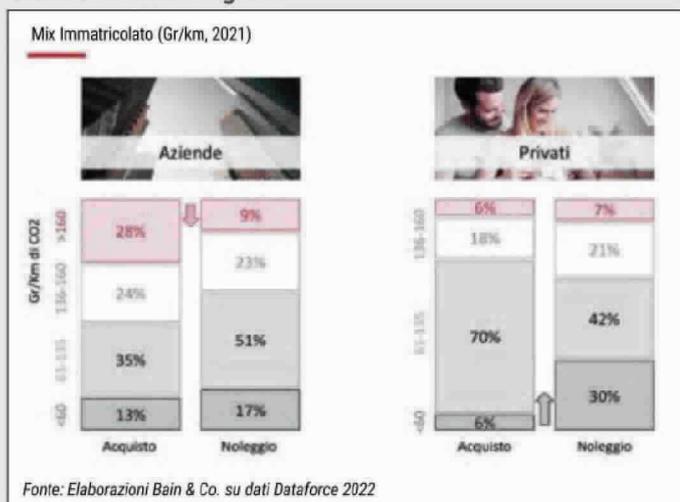
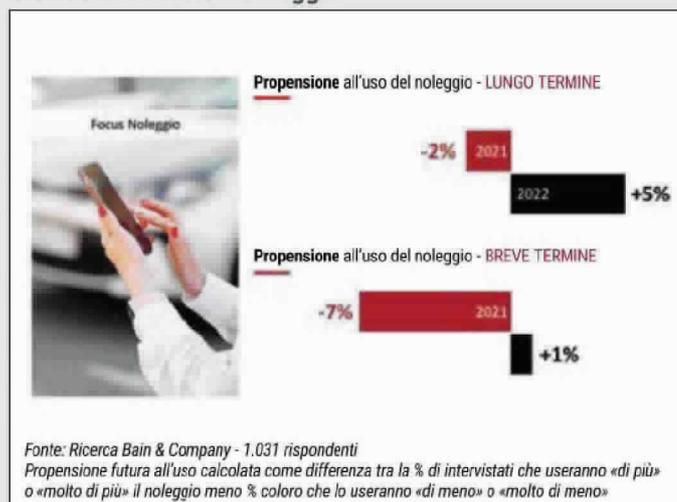


Grafico 2. Focus sul noleggio



Il noleggio è democratico

La ricerca fotografa anche la spaccatura tra Nord e Sud oltre che tra metropoli, città e comuni sotto i 400mila abitanti relativamente alla scelta di guidare full electric: le BEV aumentano di quota ma restano concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3 per cento nel 2021); in più faticano a uscire dalla nicchia degli 'anticipatori', persone in grado di influenzare le masse.

A rallentare la transizione verso l'elettrico puro c'è anche l'incredibile crescita dei SUV saliti, insieme al prezzo di listino, dal 4 per cento del 2000 al 51 del 2021; in un mercato dove si prospetta la contrazione dei segmenti minori (le 'piccole' potrebbero passare dal 18 per cento del 2021 al 6 del 2025), si rischia il 'mobility divide' tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà

ricorrere al Trasporto Pubblico Locale. In questo contesto il noleggio appare come l'unica leva in grado di "democratizzare le novità", per dirla con Di Loreto, "rendendole accessibili a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati". Il canale NLT (Cfr. Grafico 1) ha un mix di emissioni molto più green rispetto al canale dell'acquisto diretto, e sta riscuotendo (Cfr. Grafico 2) il gradimento dei consumatori. Almeno a parole.