

Noleggio, il lungo tiene Soffrono car sharing e breve

Con 7,7 miliardi di ricavi e 75 mila utenti privati i contratti pluriennali hanno battuto la crisi
Che invece ha colpito l'utilizzo occasionale e condiviso. Le ricette per la possibile ripresa

di **Andrea Salvadori**

Brusca frenata nel 2020 e nella prima parte del 2021 per il noleggio veicoli e per il car sharing a causa dell'emergenza sanitaria, due settori che guardano però con fiducia al futuro consapevoli delle mutate abitudini degli italiani in tema di mobilità. Dopo sette anni di continui record sia nelle immatricolazioni sia nel fatturato, «nel 2020 gli acquisti di auto e veicoli commerciali si sono fermati a 355.000 unità contro le 520.000 del 2019, con un calo del 32% — spiega Massimiliano Archiapatti, il presidente di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità —. L'impatto della pandemia è stato differente a seconda dei differenti business della mobilità: il lungo termine ha tenuto sul fronte del fatturato, in lieve crescita, il noleggio a breve termine e il car sharing hanno subito invece un vero tracollo».

Le differenze

Il lungo termine ha toccato lo scorso anno così un nuovo record con 7,7 miliardi di ricavi, +2%, e una flotta di veicoli in circolazione salita a 934.000 unità (+2,4%). Sono crollate invece le immatricolazioni (-24,5%). Il breve termine ha lasciato sul campo il 52% del fatturato rispetto al 2019, a quota 595 milioni di euro, i giorni di noleggio sono diminuiti del 43%, il numero di no-

leggi del 60%, le immatricolazioni del 59% e la flotta media del 34%. Il car sharing ha visto dimezzarsi i noleggi, da 13 a 6 milioni, con una conseguente riduzione della flotta a disposizione del 27%, passata da 8.000 a 5.800 veicoli.

«Lo scenario non cambia se si guardano i dati del primo trimestre del 2021. Tiene il lungo termine, che può contare su un modello di business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non soggetto dunque a forti contraccolpi sul versante dei ricavi: il fatturato è diminuito rispetto al 2020 ma è aumentato del 12% se il confronto è con lo stesso periodo del 2019, mentre la flotta è cresciuta di quasi il 7%, sempre rispetto a due anni prima, e le immatricolazioni sono risultate in calo ma solo dell'1,3%. Il breve termine vede il fatturato scendere ancora del 44% rispetto al 2019, i giorni di locazione del 29%, i noleggi del 63%, le immatricolazioni del 68%, con la flotta rimasta così ferma a 73 mila veicoli (-22%). Il car sharing ha perso invece il 50% dei noleggi», dice ancora il presidente Aniasa.

Il lungo termine, pur forte di numeri positivi, registra comunque «una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere», dice ancora Archiapatti. Tra i segnali positivi il continuo incremento dei privati che stipulano contratti di noleggio a lungo termine, arrivati oggi ad oltre 75.000 e proiettati a circa 80.000 per la fine dell'anno.

A pesare sul business del breve termi-

ne è la crisi che ha colpito il settore turistico, quello internazionale in particolare con una riduzione dei traffici aeroportuali del 72% nel 2020, ma anche quello nazionale, a parte la breve parentesi estiva. Il boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio ha invece avuto come conseguenza la tenuta del numero dei noleggi dei veicoli commerciali. Il ritorno ai livelli pre-pandemia, è convinzione diffusa tra gli operatori del breve, non potrà a questo punto avvenire prima del 2023. I servizi di mobilità condivisa sono stati infine penalizzati dai lockdown, dalla forte riduzione della mobilità cittadina e dallo smart working.

«Le società hanno risposto alle difficoltà del periodo mettendo in atto procedure di sanificazione per rendere l'utilizzo dei veicoli più sicuro e cambiando il modello di business, non più basato solo su spostamenti di alcuni minuti ma con estensioni della durata anche di giorni e in alcuni casi settimanali», spiega Archiapatti.

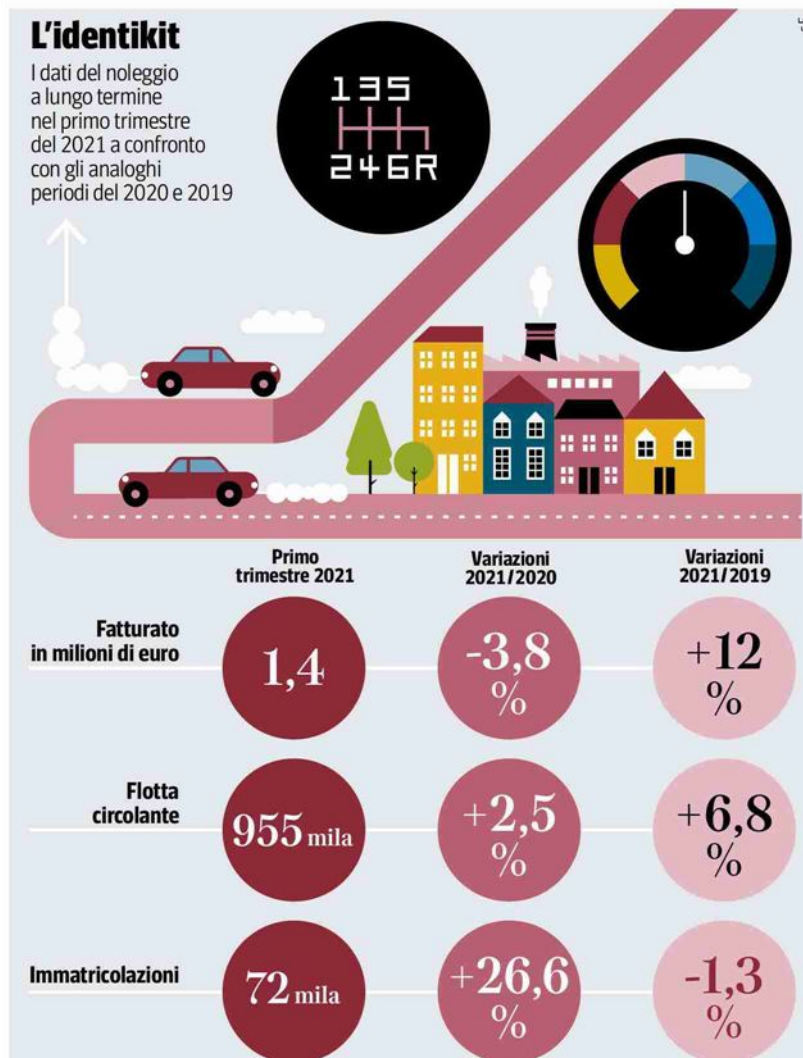
Nonostante le difficoltà dettate dalla pandemia, la flotta dei veicoli a noleggio resta salda sopra il milione di mezzi e, prevede Aniasa, dovrebbe tornare a crescere nei prossimi mesi. Una flotta sempre più connessa e green. Il numero dei veicoli connessi dovrebbe passare dai 795.000 mezzi del 2020 agli 840.000 del 2021, per arrivare a



Peso: 51%

900.000 alla fine del 2022. Lo scorso anno gli acquisti di auto ibride da parte degli operatori del noleggio sono aumentati del 113% (38.000 veicoli), quelli elettrici del 189% (10.800).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 51%

Agevolazioni per chi rottama e compra Quanto vale la carica dei nuovi bonus

Nuovi incentivi per l'acquisto anche delle auto usate, ibride, elettriche ed Euro 6 a seguito della rottamazione di vetture con almeno dieci anni di anzianità. È la battaglia condotta da tempo da Aniasa e ora sembra concretizzarsi grazie ad un emendamento approvato in Commissione Bilancio della Camera all'interno del Decreto Sostegni bis. Il nuovo Ecobonus ammonta a 350 milioni di euro e sarà così suddiviso: 60 milioni per le auto elettriche o ibride, 200 milioni per i veicoli Euro 6 anche diesel e benzina, 50 milioni di euro per i veicoli commerciali e appunto 40 milioni per l'acquisto di auto usate non inquinanti. «Un segnale che va nella giusta direzione per il reale svecchiamento del nostro parco auto, tra i più vetusti in Europa, un intervento che contribuirà ad eliminare dalla circolazione i veicoli meno sicuri e più inquinanti. E che assume ancora più valore se si considera che il mondo dell'auto è rimasto in-

spiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza», spiega Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa.

«L'estensione di politiche incentivanti anche ai veicoli usati di ultima generazione Euro 6, sia ibridi sia elettrici, più facilmente accessibili dal punto di vista economico, è una battaglia che Aniasa porta avanti da anni. In un paese dove le auto ante Euro 4 sono ancora 11,5 milioni, pari ad oltre il 30%, svecchiare il parco circolante può diventare più semplice se si introducono agevolazioni anche per quelle fasce di popolazione che hanno ridotta capacità di spesa». Certo, lamenta Archiapatti, «a nostro avviso l'intervento andrebbe esteso oltre l'attuale scadenza alla fine del 2021 con un'ulteriore disponibilità economica». La riduzione dell'aliquota Iva al 10%, anziché al 22%, nel il biennio 2021-2022, «sarebbe invece una misura utile per sostenere il noleggio a

breve termine e il car sharing, fortemente colpiti dall'emergenza sanitaria». E sempre in tema di fiscalità Aniasa auspica inoltre che con la prossima Legge di Bilancio «venga sanata quella disparità di trattamento dell'erario sui costi di mobilità a cui le aziende italiane sono sottoposte rispetto ai loro competitor europei». Su una vettura aziendale che vale 30.000 euro, il totale di detrazioni e deduzioni fiscali ammonta in Italia a 5.778 euro, ovvero meno di un quinto di quanto succede in Germania e Spagna, e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

A. Sal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Aniasa

Massimiliano Archiapatti, presidente dei servizi di mobilità all'interno di Confindustria



Peso: 18%

È solo in città la sfida tra green e diesel

Monopattini e bici si ridimensionano e non si diffondono come ci si immaginava durante i mesi di pandemia

di **Lucio Torri**

Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-Covid e lo fanno soprattutto con l'automobile, mentre il ricorso al trasporto pubblico, nonostante il graduale ritorno al lavoro in presenza, rimane ancora meno diffuso rispetto a prima della pandemia. Quelle forme alternative di mobilità esplose nel corso dell'emergenza sanitaria, ovvero i monopattini e le biciclette elettriche, sono invece utilizzate meno rispetto a quanto ci si aspettava. È quanto mette in luce la ricerca «L'Italia riaccende i motori della mobilità. Nuove esigenze o abitudini consolidate?» condotta da Aniasa e dalla società di consulenza strategica Bain Company su un campione di 1.000 utenti di mobilità rappresentativi della popolazione italiana.

I dati post Covid

«L'auto rimane il mezzo preferito per gli spostamenti, tanto che quasi il 70% del campione la utilizza abitualmente, mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi, con il 42% degli intervistati che li usa in modo ricorrente», conferma Gianluca Di Loreto, partner di Bain Company. «Il maggiore utilizzo di auto non si sta però traducendo in un incremento degli acquisti. Anzi, la campagna

a favore delle alimentazioni alternative, e dunque contro le motorizzazioni diesel e benzina, ha penalizzato il mercato. Nei primi 5 mesi del 2021 le immatricolazioni sono rimaste sotto i livelli del 2019». Un forte calo motivato anche dalle difficoltà economiche che tanti connazionali stanno vivendo in questi mesi.

«L'elettrico viene comprato quasi esclusivamente nelle città del Centro-Nord o dalle flotte aziendali, mentre la maggior parte degli italiani preferisce mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3, e dunque molto inquinante e meno sicura, o puntare sull'usato». Non stupisce dunque che l'automotive, secondo l'Osservatorio Conti pubblici italiani, sia il settore più colpito dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e con un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. L'automobile, il trasporto pubblico e lo scooter sono, in ordine di classifica, i mezzi che gli italiani utilizzano abitualmente per i propri spostamenti, mentre il car sharing e la micro-mobilità sono soluzioni a cui si ricorre, per la maggioranza del campione, in modo saltuario. Certo è che nel 2020 sono state vendute oltre 2 milioni di biciclette (+17% sul 2019), con le ebike in particolare in aumento del 44%, e, secondo le rilevazioni GfK, oltre 125 mila monopattini elettrici da gennaio a luglio, +36%, in entrambi i casi dunque dei veri boom.

Mondi paralleli

«Pensare però che biciclette e monopattini possano sostituire i mezzi più tradizionali di spostamento, dall'auto al trasporto pubblico, è però oggi impensabile. L'auto in particolare è molto diffusa tra chi si muove in periferia e tra i pendolari, mentre la bicicletta è, per il 69% dei suoi utilizzatori, un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero. Chi invece si avvale spesso del car sharing e del monopattino lo fa perché non ha un'auto di proprietà e in combinazione con il trasporto pubblico locale. Gli automobilisti e gli utenti della micro-mobilità hanno dunque due profili molto diversi tra loro, sono due mondi separati con esigenze di mobilità differenti».

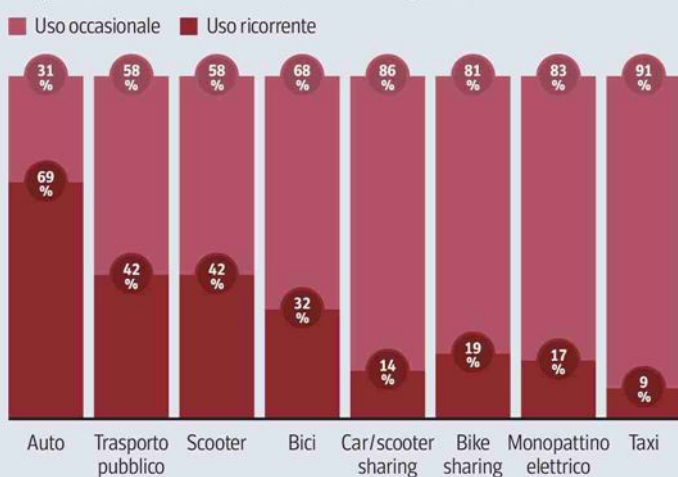
In Italia oltretutto «solo il 12% della popolazione vive nei centri urbani, molto meno rispetto a quanto avviene in altri paesi come europei e soprattutto gli Usa (69%) e la Cina (73%). Nelle scelte legate alle politiche della mobilità bisogna dunque tenere conto delle esigenze di quell'88% della popolazione italiana che oggi si muove prevalentemente con l'auto non avendo reali alternative». L'automobile beneficia inoltre del parziale ridimensionamento del fenomeno dello smart working ed è infatti utilizzata da chi ha ripreso a lavorare in presenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

44%

L'aumento delle vendite di bici elettriche nel 2020. I monopattini elettrici sono cresciuti del 36%

Le preferenze I mezzi di trasporto favoriti dagli italiani



Fonte: Bain & Company

S. A.



Peso: 39%