

COPERTINA

**32-33%**

delle auto immatricolate nei
primi cinque mesi del 2023
(1 su 3) è stato destinato
al «Pay-per-use»: si paga
per quanto si utilizza.

SE OGGI ACQUISTARE
UN'AUTO NUOVA
È UN LUSO (E I MODELLI
GREEN NON CONVINCONO),
PRENDERLA IN AFFITTO
- DA UNO A CINQUE ANNI -
È UN'OPZIONE SEMPRE
PIÙ DIFFUSA: TANTO
CHE NEL 2022 IL SETTORE
DEL «PAY-PER-USE»
HA REGISTRATO
UN FATTURATO
DI 13 MILIARDI DI EURO.

IL NOLEGGIO

di Laura Della Pasqua

La confusione delle norme sull'auto elettrica, l'incertezza del mercato, i costi elevati delle nuove vetture e le politiche restrittive adottate dai sindaci delle maggiori città, da Milano a Roma, per la circolazione, hanno disorientato i consumatori. L'acquisto di un'auto che fino a qualche anno fa era una voce importante del bilancio familiare, è diventato un problema. Così ci si tiene stretta la vecchia quattro ruote e, in caso di necessità, ci si affida al noleggio.

Questo spiega il ritardo dell'elettrico in Italia, inchiodato sotto il 4 per cento del mercato, mentre in Europa è il 16,5 per cento. La diffusione delle vetture green, oltre a essere molto bassa è concentrata nelle città del Centro-nord (il 4 per cento delle immatricolazioni), come registra il Centro studi Promotor, mentre stenta al Sud dove il «full electric» e l'ibrido «plug-in» insieme non superano il 5-6 per cento del mercato. Nei borghi e piccoli comuni dove non è sentito il tema ambientale e le colonnine di ricarica sono una rarità, il veicolo endotermico resiste incontrastato.

L'anno scorso sei italiani su 10 hanno deciso di annullare o posticipare l'acquisto preventivato di un nuovo mezzo. Lo dice uno studio realizzato da Aniasa, l'Associazione dell'industria dell'autonoleggio e della sharing mobility, e da Bain & Company sulla mobilità degli italiani nel 2023.

Siccome l'auto resta il mezzo preferito da ben il 72 per cento dei connazionali, l'alternativa all'acquisto è il noleggio. Il report di Aniasa, fornisce dati interessanti sulla crescita del settore che ha raggiunto nel 2022 un fatturato pari a 13 miliardi di euro. Il 32-33 per cento delle auto imma-

tricolate nei primi cinque mesi del 2023, (1 su 3), è stato destinato al «Pay-per-use», si paga per quanto si utilizza. La flotta conta 1,2 milioni di veicoli e conta 250 mila clienti, tra aziende, pubbliche amministrazioni e utenti privati.

«Il noleggio sta colmando il vuoto degli acquisti, grazie a costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il rischio di un prodotto tecnologico troppo innovativo e oneroso» afferma il direttore di Aniasa, Giuseppe Benincasa. «Il consumatore non se la sente di immobilizzare una grossa somma di denaro su un'auto che in poco tempo sarà superata e quindi svalutata nel valore. La tecnologia a breve garantirà migliori prestazioni e chi ha acquistato oggi una vettura elettrica rischia, quando dovrà rivenderla come usata, di competere con prodotti avanzati. Nella transizione, il noleggio è la soluzione più comoda: può essere un'auto elettrica per entrare nel centro storico, un'ibrida per spostamenti più lunghi». Per Benincasa incide anche l'assenza dei costi assicurativi e di manutenzione, diventati pesanti per qualsiasi portafoglio.

I consumatori hanno poi scoperto i vantaggi per il turismo. Ogni anno sono oltre 31 milioni le giornate di noleggio per spostamenti di vacanza. Aniasa si attende un buon bilancio anche per quest'estate. I presupposti ci sono: nei primi 5 mesi dell'anno il settore ha registrato una crescita del 63 per cento. Nelle grandi città le restrizioni alla circolazione spingono il car sharing, con oltre 5,6 milioni di contratti e circa 2,5 milioni di utenti.

C'è però un problema. «I furti parziali sono cresciuti in modo esponenziale. Un quarto delle auto in car sharing è ferma perché sono stati sottratti dei componenti, dai tergicristalli alle marmitte che siccome contengono materiali preziosi alimentano un fiorente mercato nero.

Il fenomeno è così diffuso che anche le officine autorizzate dalle case produttrici non riescono a far fronte alle riparazioni per mancanza dei materiali originali» commenta Benincasa.

E c'è il problema della flotta disponibile che non riesce a coprire la domanda. Benincasa spiega che «escono dalle catene di montaggio poche auto destinate al settore, sia per carenza di materie prime, sia per politiche commerciali dei produttori che continuano a privilegiare altri canali di vendita».

Il comparto più dinamico è il noleggio a lungo termine da uno a cinque anni, su cui si affacciano i privati mentre fino a qualche anno fa era appannaggio esclusivamente delle aziende che continuano a rappresentare comunque l'80 per cento del mercato. Tant'è che nel 2022 il fatturato ha segnato una crescita del 7 per cento sul 2021.

La combinazione di maggiori acquisti (+17 per cento) e minori vendite di usato (-18) ha fatto crescere la flotta del 9 per cento. Il business si sta espandendo per due motivi: la ripresa delle consegne, che permette di rispondere alle richieste delle aziende per il rinnovo del parco vetture; il sensibile incremento della domanda da parte dei privati, che vedono in questa formula una vantaggiosa soluzione per la mobilità. Nel 2022 sono stati noleggiati ai privati 160 mila veicoli.

Per dare impulso al settore, secondo il vicepresidente Aniasa, Italo Folonari, bisognerebbe applicare l'Iva al 10 per cento al car sharing e al noleggio a breve termine per i turisti, come per i servizi di trasporto pubblico e alleggerire la fiscalità sulla flotta aziendale. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PORTA PIÙ LONTANO

23 agosto 2023 | Panorama 17