

Noleggio, prove di ripartenza (con la spinta di usato e bonus)

In crescita il fatturato del lungo termine (+11%), anche se le immatricolazioni soffrono. Archiapatti (Aniasa): «La crisi dei microchip potrebbe rallentare il rinnovo dei parchi auto». Il nodo degli incentivi da prorogare

di **Andrea Salvadori**

Breve termine ancora in affanno, lungo termine che vede diminuire le immatricolazioni ma che tiene sul fronte del fatturato. Anche il 2021 si sta rivelando per il settore del noleggio auto un anno complicato. Nulla a che vedere con il 2020 della pandemia e dei lockdown, ma comunque un anno ancora contraddistinto da una forte diminuzione di nuove immatricolazioni, e per quanto riguarda il breve termine, da flussi turistici limitati.

Il settore del noleggio si ritrova oltretutto ora ad affrontare un altro fenomeno avverso, comune a tutto il settore dell'automotive e non solo: la carenza sul mercato dei micro chip. «Un problema non di poco conto che si somma alle tante difficoltà del periodo — spiega Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità —. Ora che l'economia sta ripartendo con forza, gli operatori del noleggio non hanno la possibilità di immatricolare nuove auto per la crisi dei semiconduttori che ha costretto le case a bloccare o ridurre la produzione. Una crisi che potrebbe protrarsi anche per tutto il 2022».

Gli operatori del noleggio a breve termine e del car sharing, che hanno beneficiato dopo le riaperture del 26 aprile di una prima ripresa della mobilità domestica, «non hanno avuto così nei mesi scorsi la possibilità di rinnovare i parchi auto. E ora anche le società del lungo termine si trovano nell'impossibilità di soddisfare le richieste dei clienti che intendono immette-



Volto
Massimiliano Archiapatti presidente di Aniasa: bisogna favorire con i bonus il rinnovo del parco circolante delle auto, troppo vecchio

re nuovi veicoli nelle flotte aziendali», rimarca il presidente.

Leggere i dati

La conferma arriva dalla lettura dei dati sulle immatricolazioni di agosto. Gli acquisti del lungo termine sono in diminuzione sia nei confronti dello stesso mese del 2020 (-5,5%) sia rispetto al 2019 (-7,3%). Nei primi otto mesi dell'anno, inoltre, le immatricolazioni sono in crescita del 42,5% sul 2020 ma, se il confronto è con il periodo gennaio-agosto 2019, il dato è in diminuzione del 5,5%. La carenza di auto sta limitando anche la capacità delle società

del lungo termine di aumentare ulteriormente i contratti dei privati. «Ad oggi la nostra stima è che tra il 10 e il 15% del totale della flotta gestita dal lungo termine sia ormai appannaggio dei privati. Il timore è che la crisi del micro chip rallenti anche questa corsa», continua Archiapatti.

In attesa di capire quale sarà l'impatto sui conti delle società del noleggio, il lungo termine ha chiuso anche il primo semestre del 2021 con un giro d'affari in forte crescita, +11,1% a quota 4,15 miliardi di euro, trainato dalla rivendita dell'usato, mentre la flotta in circolazione è salita del 3,7% superando i 976 mila veicoli. Lo scorso anno il fat-

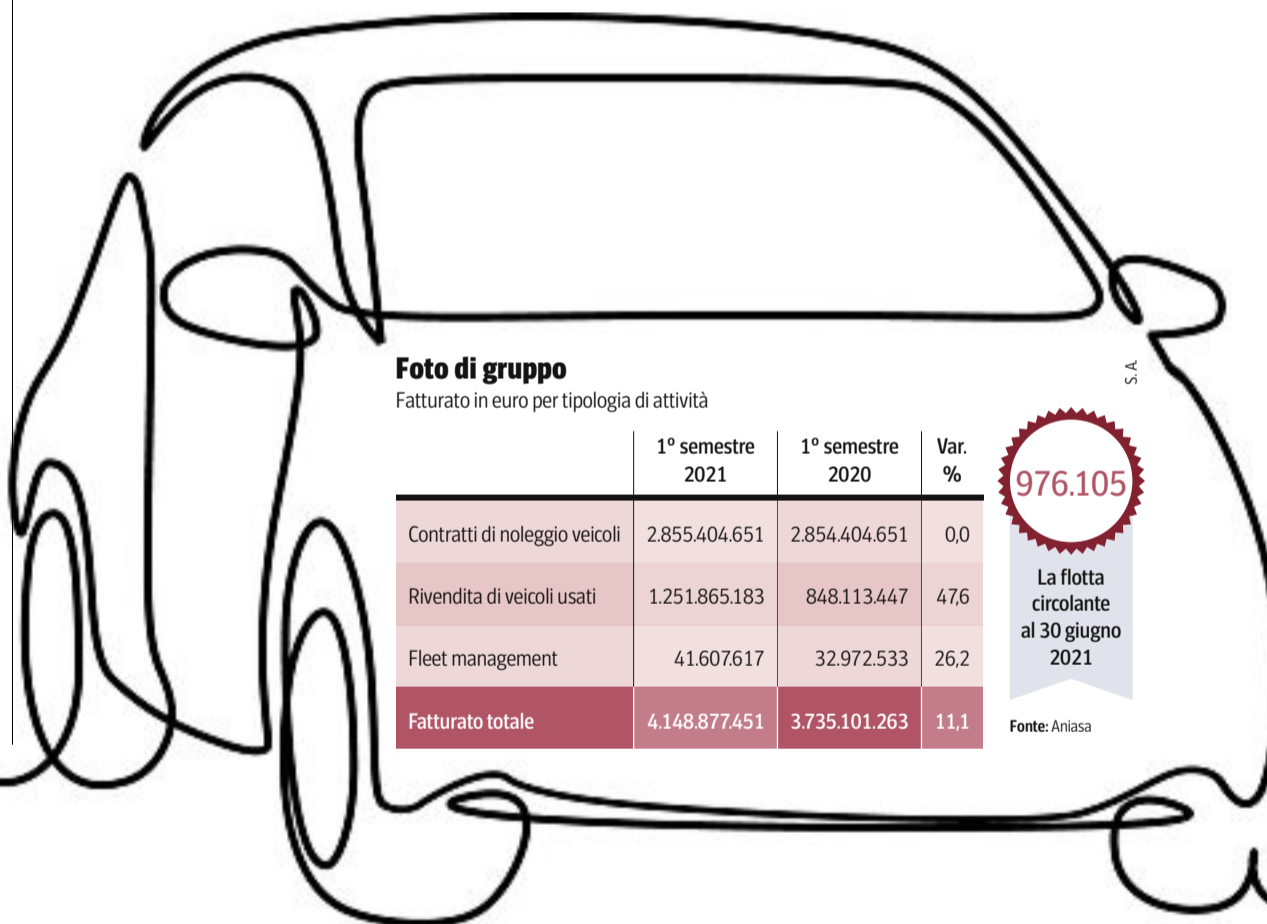
turato del lungo termine, nonostante la pandemia, aveva raggiunto un nuovo record: 7,7 miliardi di euro, in aumento del 2%.

Una concreta misura di sostegno è arrivata dall'ultima versione dell'Ecobonus, che per la prima volta ha previsto l'estensione degli incentivi anche per l'acquisto delle auto usate non inquinanti. Una battaglia che Aniasa porta avanti da tempo, anche perché la rivendita dell'usato rappresenta un'importante voce dei bilanci delle società del noleggio.

«L'adozione di politiche incentivanti anche ai veicoli usati di ultima generazione Euro 6, sia ibridi sia elettrici, più facilmente accessibili dal punto di vista economico, accelererà la sostituzione del parco circolante italiano, uno dei più vetusti in Europa con ancora il 30% circa di auto ante Euro 4», spiega Archiapatti.

La richiesta di Aniasa, dunque, è che l'Ecobonus così formulato venga confermato in futuro, mentre, in tema di fiscalità, l'associazione auspica 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 un'auto aziendale che ha un valore di 30 mila euro, in Italia il totale di detrazioni e deduzioni fiscali ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto avviene in Germania e Spagna, e circa un quarto rispetto a Francia e Gran Bretagna. Alleggerire il carico fiscale, e recuperare perlomeno in parte questo gap, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, contribuendo così anche a far circolare sulle nostre strade auto meno inquinanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bici, moto, auto, monopattini: l'unica sopra il pre pandemia

Nuova mobilità, è Palermo la città più sharing

Dopo la flessione del 2020, determinata dalla pandemia e dai ripetuti lockdown, la sharing mobility ha ripreso a correre nel 2021 tornando nelle prime due settimane di giugno ai valori medi del 2019. È quanto emerge dalle ultime rilevazioni dell'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility, l'organismo promosso dal ministero della Transizione ecologica, dal ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile, e di cui fanno parte operatori della mobilità condivisa, amministrazioni cittadine e centri di ricerca. Lo scorso anno la crisi sanitaria e



Protagonisti
Edo Ronchi, Fondazione per lo sviluppo sostenibile. Nella sharing mobility la crescita più forte è stata registrata dai monopattini

quella economica hanno fortemente limitato la mobilità delle persone nelle città italiane. In questo scenario la sharing mobility, pur registrando un calo annuale complessivo delle percorrenze del 30,6%, ha ottenuto una diminuzione meno drastica di quella patita dal servizio ferroviario regionale, dall'alta velocità e dal trasporto aereo, con decrementi rispettivamente del 38%, 66% e 69%.

La mobilità condivisa ha tra l'altro beneficiato dal boom di nuove modalità di trasporto, provocato proprio dalla pandemia. In particolare, è stato il monopattino a cambiare il

volto della sharing mobility. Arrivati sul finire del 2019, i monopattini in condivisione sono diventati molto rapidamente il servizio più diffuso in Italia, arrivando a coprire più del 30% del mercato. Il car sharing è invece la soluzione che ha patito di più le restrizioni, con andamenti differenti però tra il free-floating (-42%) e i servizi station-based (-32%). Il bike sharing ha visto diminuire i noleggi del 55%, anche se il numero di biciclette in condivisione è aumentato di 1.300 unità con, in particolare, le elettriche che hanno ormai superato il 30% del totale.

I noleggi dello scooter sharing sono

quindi calati del 25%, ma l'offerta di veicoli anche in questo caso è cresciuta del 45% e le iscrizioni del 30%.

Oltre ai dati relativi al 2020, l'Osservatorio ha fatto il punto sulle tendenze emerse nella prima parte del 2021, analizzando i casi di Torino, Milano, Bologna, Roma, Cagliari e Palermo. Lo scooter sharing è il servizio che ha recuperato terreno più rapidamente, seguito dal bike sharing e, infine, dal car sharing. Palermo è la città che supera i valori medi del 2019 per tutti i servizi di condivisione disponibili. Torino è invece la città in cui bike e car sharing tendono a recuperare con minore vigore. I trend sono positivi sia a Milano sia a Roma, mentre a Bologna e Cagliari a giugno l'auto in sharing è tornata a valori di due anni fa.

A. Sal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA