

QUANTO CORRE L'AUTO CONDIVISA

di FABRIZIO AURILIA

IL MERCATO DELLA SHARING MOBILITY, IN TUTTE LE SUE FORME, HA VISSUTO NEGLI ULTIMI ANNI UNO SVILUPPO IMPORTANTE. MA SCELTE NORMATIVE DISCUTIBILI E INCERTEZZA ECONOMICA STANNO FRENANDO GLI INVESTIMENTI. ANIASA SOSTIENE MANCHI TOTALMENTE UNA POLITICA DELL'AUTOMOTIVE



Mobilità condivisa, car sharing, noleggio a lungo termine, car pooling, noleggio per brevi tratti, smart mobility, flotte condivise, sharing mobility: è forse ancora presto per trovare un termine che riassume tutti questi importanti fenomeni che riguardano il mercato dell'auto e che lo stanno in effetti cambiando da dentro. Ma occorrerà trovarlo perché questo settore, sempre più protagonista, comincia a pesare in modo deciso sulla ricchezza nazionale.

Secondo i dati di **Aniasa**, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, considerando tutto il giro d'affari in tutte le sue declinazioni, il settore *automotive* vale l'11,1% del Pil e il 16,6% del gettito fiscale. Per ogni auto immatricolata, ce ne sono quattro a noleggio, mentre ogni giorno circa un milione di persone utilizza veicoli condivisi: 130mila viaggiano con il noleggio a breve termine e 33mila con il car sharing.

UN CALO INATTESO

Nel 2018, il mercato dell'auto in Italia, dopo quattro anni di risultati positivi, ha interrotto la ripresa, registrando un calo delle immatricolazioni del 3,3%: un valore non previsto. Il calo decisivo c'è stato nel secondo semestre, cosa che ha portato privati e aziende a ridurre, rispettivamente del 2,4% e del 9,3%, gli acquisti e il noleggio, dicono da Aniasa. Tuttavia, per quanto riguarda il mondo dell'auto condivisa, i dati complessivi relativi a tutto l'anno scorso indicano un fatturato in aumento del 10% a 6,8 miliardi di euro, e un record di immatricolazioni di auto e veicoli commerciali pari ormai al 25% del mercato nazionale, seppure con un secondo semestre in affanno.

I dati relativi al primo trimestre del 2019 hanno confermato il rallentamento del trend di nuove immatricolazioni, con un calo del 14%. A frenare lo sviluppo,

per quanto riguarda il noleggio a breve termine, è il quadro di incertezza economica. Ma non solo: anche alcune misure del governo e degli enti locali hanno prodotto quello che Aniasa racconta come “un generale clima di attesa”.

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE CONQUISTA I PRIVATI

A livello nazionale, ha inciso soprattutto la nuova normativa *bonus-malus*, mentre a livello locale i blocchi della circolazione anche per i veicoli diesel Euro 6. Questo ha prodotto l'effetto congiunto di prorogare i contratti in essere e posticipare le decisioni degli operatori.

Nonostante questo, il noleggio a lungo termine sembra intercettare un trend di consumo molto presente. Lo utilizzano circa 77mila aziende e più di 2.900 pubbliche amministrazioni, cui si aggiungono nel 2018 i 5,3 milioni di contratti per esigenze di breve termine e i 12 milioni di noleggi di car sharing. Il noleggio a lungo termine sta conquistando anche i privati senza partita Iva, che scelgono di rinunciare all'acquisto dell'auto: dai 25mila contratti stipulati nel 2017, questa modalità di utilizzo del veicolo è arrivata a coinvolgere 40mila utenti a fine 2018, mentre al termine di quest'anno si prevede che si supererà quota 50mila.



Fonte: Aniasa

MILANO E ROMA, CAPITALI DEL CAR SHARING

Per quanto riguarda la frontiera più avanzata della mobilità condivisa, cioè il car sharing libero senza postazioni fisse e per brevi durate, il 2018, sostiene il rapporto di Aniasa, è stato un anno di ulteriore crescita e di consolidamento. Sono aumentati gli iscritti, che ormai veleggiano verso quota un milione e 800mila, mentre il numero di noleggi è salito di circa il 27% rispetto al 2017, raggiungendo quasi 12 milioni di contratti, a fronte però di una flotta stabile di 6.600 unità. Milano e Roma si confermano prime della classe, con 9,5 milioni di noleggi nell'anno trascorso, oltre l'80% del totale dell'attività di car sharing italiana.

L'utilizzatore medio di questo tipo di servizio è uomo (63% del totale dei noleggiatori) e ha poco più di 35 anni. Sono sempre più sfumate e sovrapponibili le fasce orarie di utilizzo e gli scopi: ci si affida allo sharing per necessità di lavoro o per il tempo libero, tutti i giorni della settimana ma con un picco di utilizzo nella fascia preserale che va dalle 16 alle 19.

TRA SUPER AMMORTAMENTO E NUOVO CODICE DELLA STRADA

Le incognite che gravano sul settore si possono sintetizzare in una mancanza di politica dell'automotive. Aniasa, critica sul *bonus-malus* (in vigore dal marzo di quest'anno), ha avanzato anche delle proposte alternative, come l'incentivazione della rottamazione di Euro 0-1 con un usato Euro 5-6; oppure la strutturazione per almeno cinque anni del super ammortamento. Bene, invece, l'uso della leva fiscale che nel biennio 2016-2017 ha contribuito in modo decisivo al rinnovo del parco delle auto aziendali, cosa che ha anche aumentato le entrate erariali, pari al 350% dello stanziamento previsto.

Poi si sono susseguite iniziative definite “evanescenti e poco utili”, come la portabilità della targa, che per il settore causerebbe un potenziale costo annuo aggiuntivo stimato di circa 40 milioni di euro, oltre a un incremento significativo della complessità gestionale. Sul fronte istituzionale, invece, Aniasa plaude alla volontà di aggiornare il *Codice della strada*, che al momento non solo non considera l'evoluzione della sharing mobility, ma non contempla adeguatamente neanche il noleggio.