

Sharing mobility al bivio. Mezzi meno inquinanti e più sicuri, ma motorizzazioni elettriche ancora irrilevanti



Archiapatti (Aniasa): favorevoli all'ecobonus, ma ecomalus e standard WLTP hanno fermato il rinnovo del parco auto.

A fine 2018 in Italia circolavano oltre 51 milioni e 600.000 auto. Con 625 auto per 1.000 abitanti siamo tra i paesi a livello europeo e globale con il maggior numero di auto pro capite. E, come se non bastasse, il nostro parco auto è anche particolarmente vecchio, in media 11 anni, e di conseguenza inquinante.

Negli ultimi anni tuttavia si sta facendo sempre più largo la cosiddetta sharing mobility che tra car sharing e noleggio a breve e lungo termine coinvolge ogni giorno oltre 1 milione di italiani secondo il 18° rapporto di ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici), l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Per capire le tendenze di questo settore che nel lungo periodo potrebbe cambiare l'aspetto e l'impatto sull'ambiente del trasporto privato Massimiliano Archiapatti, presidente ANIASA interviene all'interno di Ecosistema, programma di Earth Day Italia trasmesso ogni martedì da Radio Vaticana Italia.

La sharing mobility si fa sempre più strada nel nostro paese anche grazie alla crescita del noleggio a breve e lungo termine. Possiamo dare qualche numero per far capire quali sono i margini di crescita di questo settore?

C'è un'espansione che va avanti ormai da diverso tempo, basti pensare che nel giro di qualche decennio siamo passati da alcune decine di veicoli gestiti a noleggio a oltre un milione a inizio 2018.

C'è quindi sicuramente un fattore di crescita importante legato indubbiamente all'espansione della cultura dello sharing, ma c'è anche in questo una maggiore tendenza degli italiani ad affrontare il rapporto con il veicolo in modo sempre meno irrazionale per passare invece ad un approccio molto più razionale e se vogliamo in linea con quello degli altri paesi.

Tra l'altro l'impatto sia in termini assoluti che sociali è davvero significativo perché consente di tenere all'interno di un parco circolante che è tra i peggiori in Europa una percentuale significativa di vetture e veicoli commerciali che sono invece di recente costruzione che, quindi, sono più performanti sia in termini di emissioni, nel noleggio abbiamo sostanzialmente soltanto veicoli che rispondono alla normativa euro 6, che veicoli più sicuri perché hanno a bordo tutte le tecnologie di assistenza alla guida che consentono di affrontare viaggi e trasferimenti nella massima sicurezza sia a bordo che fuori.

Quanto vale complessivamente il settore?

Il fatturato complessivo si aggira intorno ai 7 miliardi e siamo prossimi al milione e centomila veicoli in flotta: ormai il noleggio rappresenta un quarto del totale delle immatricolazioni del mercato italiano.

A proposito di immatricolazioni, nonostante la crescita del settore nell'ultimo anno c'è stato un freno nelle nuove immatricolazioni. Come mai?

È vero ed è un elemento importante da sottolineare perché dimostra quanto il noleggio sia la cartina di tornasole dell'andamento economico e della fiducia presente all'interno della popolazione intesa come imprese e privati.

C'è sicuramente un rallentamento del nuovo, ma non del fatturato delle aziende di noleggio. È evidente che alcune normative come l'ingresso del nuovo standard di emissione ambientale, famoso come WLTP, più alcuni interventi normativi che potremmo definire infelici come l'introduzione dell'ecomalus hanno rallentato il flusso delle immatricolazioni e a questo si aggiunge l'incertezza economica che sta evidentemente pesando.

I dati di qualche giorno fa mostrano quanto ci sia stato un rallentamento della produzione industriale nel settore dell'auto che in aprile ha raggiunto un -17% rispetto all'anno precedente.

Normative come quelle che lei ha citato sono tuttavia funzionali alla diminuzione dell'impatto del parco auto sull'ambiente. È possibile ipotizzare molte nuove immatricolazioni di veicoli ibridi o elettrici?

Come associazione siamo assolutamente aperti alla valutazione di nuove motorizzazioni, ma è importante ricordare che oggi il 75% dei veicoli che vengono immatricolati per il noleggio, perché richiesti dai clienti del noleggio, sono per il 75% diesel. L'elettrico, per quanto quello del noleggio rappresenti il 50% del totale dell'immatricolato in Italia, nella realtà continua ad avere un uno spazio limitato.

La funzionalità dell'eco bonus la vediamo e siamo stati come associazione sempre molto favorevoli, magari anche allargando anche alle imprese di noleggio la possibilità di fruirne, ma siamo stati invece fortemente critici sull'introduzione dell'eco malus che è sostanzialmente una tassazione aggiuntiva che non fa altro che rallentare il miglioramento del parco circolante di cui parlavamo prima. Significa sostanzialmente spingere le persone che vogliono comprare un'auto a non comprarla e a temporeggiare quando il parco veicoli del paese è tra i più vecchi e i più inquinanti d'Europa.

Uno studio che abbiamo condotto come Aniasa in collaborazione con il centro studi Fleet&Mobility dimostra che le auto a noleggio sono meno inquinanti rispetto al parco circolante rispettivamente dell'85% nei confronti delle motorizzazioni diesel del 75% per quella a benzina quindi davvero siamo green e sicuri.

Quali sono gli interventi che invece auspicate per lanciare ulteriormente il settore?

Chiediamo che all'interno della rivisitazione del codice della strada venga preso finalmente in

considerazione il noleggio, non soltanto nelle sue forme più recenti come il car sharing, ma anche il noleggio sia a lungo termine che a breve. Ci aspettiamo anche un'attenzione per quello che riguarda la normativa fiscale: l'Italia è svantaggiata nei confronti di altri paesi europei sia in termini di deducibilità di che di detraibilità, quindi ci aspettiamo e auspichiamo interventi in questo senso

Un altro vostro studio fatto con Bain & Company ha riguardato "l'auto connessa" e il rapporto tra gli automobilisti e i nuovi dispositivi che permettono di essere sempre online. Da una parte si accede a una serie di servizi a partire dalle sconti per quanto riguarda l'RC auto fino alla disponibilità immediata di soccorso in caso di incidente. Dall'altra parte c'è però una questione legata alla privacy che in alcuni casi spaventa gli automobilisti.

C'è una disponibilità da parte dei cittadini ad aprirsi all'auto connessa.

A dir la verità con questo termine, e lo abbiamo rilevato anche durante lo studio fatto con Bain, spesso si crea un po' di confusione perché alcuni pensano che avere un'auto connessa significa semplicemente avere il vivavoce a bordo con il bluetooth; nella realtà si tratta di avere la possibilità dell'auto di interagire con l'infrastruttura esterna o con altre vetture.

È venuto fuori che gli italiani sono molto disponibili a utilizzare i servizi di sicurezza o di connettività per assicurare un miglior funzionamento o una migliore interazione per esempio con gli strumenti di rilevazione del traffico. Sono, come avviene già per altri aspetti, preoccupati della condivisione dei dati per scopi pubblicitari o per questioni di privacy perché potrebbero sentirsi in qualche modo minacciati nelle loro abitudini.

C'è da dire però che, questo spesso lo dimentichiamo, anche non essendone totalmente consapevoli oggi siamo in qualche modo già tracciati attraverso i nostri smartphone.

Spesso quando accettiamo o scarichiamo app dai vari provider i nostri dati vengono utilizzati per tracciare quello che facciamo quindi c'è sicuramente necessità di maggiore informazione anche in questo campo.

Link:

<http://www.earthday.it/Citta-e-trasporti/Sharing-mobility-al-bivio.-Mezzi-meno-inquinanti-e-piu-sicuri-ma-motorizzazioni-elettriche-ancora-irrilevanti>