

Car sharing e breve termine affondano Fisco e turismo per partire con la fase 2

Per l'autonoleggio la Fase 2 resta ancora un vero e proprio miraggio.

«A essere ottimisti possiamo parlare di Fase 1 e mezzo – spiega Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione di categoria Aniasa – Continuiamo a sentire in maniera molto forte l'impatto e in alcuni comparti, come per esempio il car sharing e il noleggio a breve termine, non è sufficiente che i cittadini possano tornare a muoversi per ripartire. La situazione resta drammatica».

CRISI IMMEDIATA

Sia il noleggio di un'auto per un solo spostamento nelle principali città, sia quello di un veicolo per una vacanza o un viaggio di lavoro sono immediatamente entrati in crisi fin dalle prime battute dell'emergenza a fine febbraio e hanno visto la loro attività crollare di oltre il 90 per cento, senza mostrare fino ad oggi alcun segnale di ripresa.

«Tutti gli operatori del car sharing sono ancora attivi perché forniscono un servizio essenziale, anche se operano in forte perdita – prosegue Archiapatti – E lo stesso discorso vale per il noleggio a breve termine che lavora quasi esclusivamente con i furgoni e garantisce così il funzionamento di attività quali il food delivery e la consegna dei prodotti acquistati sul Web. Fino a quando non ci sarà però una ripresa del turismo, compresi gli arrivi degli stranieri, dei viaggi di lavoro e della normale circolazione dei cittadini, questi due settori saranno a forte rischio ed è inevitabile che alcuni operatori alzi-

no bandiera bianca».

IL LUNGO TERMINE

Diversa, e sotto certi aspetti meno grave, è ad oggi la situazione del noleggio a lungo termine, le cui difficoltà rischiano però di avere un impatto ben più ampio sull'intera filiera del settore automotive. Le società che forniscono le flotte aziendali possono infatti contare su contratti annuali o pluriennali e non hanno dunque registrato un crollo così repentino e profondo come il car sharing e il breve termine ma le cifre in gioco sono molto più rilevanti: il giro d'affari è superiore ai 5 miliardi di euro (circa cinque volte tanto quello del rent-a-car) e il lungo termine immatricula quasi tre auto su quattro fra quelle acquistate dal settore. E, tenuto conto che il noleggio nel suo complesso immatricula un veicolo su quattro fra quelli venduti in Italia, è facile calcolare le conseguenze per uno dei pilastri dell'industria italiana, il settore automobilistico. Le prime avvisaglie sono già arrivate.

Ad aprile le immatricolazioni dell'autonoleggio sono diminuite di quasi 55 mila unità, scendendo a quota 1500 (di cui solo 12 nel noleggio a breve termine). Archiapatti mette poi in evidenza le sofferenze delle aziende sul fronte del credito.

Secondo il numero uno di Aniasa il rent-a-car non potrà ripartire senza una ripresa del turismo e senza un ritorno dei visitatori stranieri – «il nostro è un business di persone e non di auto, come molti pensano» chiosa Archiapatti – ed è proprio per questo motivo che ritiene necessa-

rio un importante sforzo al governo per rianimare un settore, quello del turismo, che vale il 13 per cento del Pil («i voucher vanno bene, ma non bastano»).

IL NODO FISCALE

Per quel che riguarda il lungo termine, invece, Archiapatti chiede che venga ripristinato il superammortamento, che in passato ha già dimostrato di essere una soluzione vincente per le aziende, per il fisco e per l'ambiente, di estendere il bonus per l'acquisto di auto ecologiche anche all'usato Euro6 e di allineare la tassazione dell'auto aziendale ai criteri che vigono negli altri Paesi europei.

Le aziende dell'autonoleggio, per parte loro, si stanno già facendo trovare pronte sul fronte della sanificazione dei veicoli: «Fin da subito abbiamo adottato protocolli di sicurezza che vengono applicati ogni volta che una vettura viene restituita dal cliente. Per il car sharing sono allo studio procedure automatiche di sanificazione».

Più in generale Massimiliano Archiapatti chiede che la mobilità venga ripensata in maniera radicale: «Forti della nostra esperienza, possiamo dare un contributo importante alla messa a punto di una nuova strategia per mercato e operatori» conclude il presidente di Aniasa.

Sono i due segmenti che hanno sofferto di più per il lockdown. E non si può ancora parlare di ripresa. Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, illustra le possibili strategie per il rilancio.

1 Si registra un crollo di prenotazioni per il blocco delle vacanze. E il mercato stenta a riprendersi

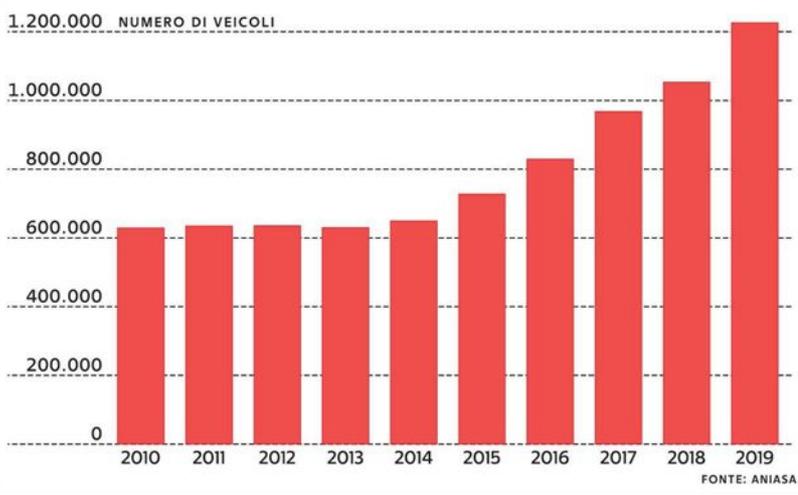


Peso: 80%



I numeri

LA CRESCITA DEL PARCO AUTO DEL NOLEGGIO
IL TREND POSITIVO SINO ALL'EMERGENZA COVID



Il personaggio



Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa, l'associazione
di categoria dell'autonoleggio



Peso: 80%

Sostituire pneumatici invernali scatta la proroga al 15 giugno

In Italia può essere sorprendente chiedere alla PA un intervento e ricevere la risposta in meno di 24 ore. Oltretutto in linea con quanto richiesto. Eppure è accaduto una settimana fa ad Aniasa, Assogomme, Cna e Confartigianato che hanno chiesto e ottenuto dopo un giorno di attesa dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli la proroga al 15 giugno del termine per la sostituzione degli pneumatici invernali. «Trenta giorni di tempo in più che consentiranno alle nostre flotte (sono coinvolti oltre 450.000 veicoli) di essere in linea con le previsioni del Codice della Strada ed ai driver maggiore sicurezza nella circolazione» spiega Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa.

La direttiva del ministro dei Trasporti del 16 gennaio 2013 prevede infatti che il periodo interessato dall'obbligo dell'uso di pneumatici invernali sia quello ricompreso tra il 15 novembre e il 15 aprile. Per legge, il termine ultimo per sostituirli con quelli estivi è il 15 maggio. «Con le misure di prevenzione per la diffusione del virus Covid 19, le associazioni di categoria hanno segnalato l'impossibilità di rispettare, per l'anno in corso, il succitato termine ultimo del 15 maggio per la sostituzione degli pneumatici invernali con i corrispondenti pneumatici estivi. Il ministro De Micheli ha capito e ha assecondato le nostre richieste. Per la sua tempestività, va il nostro riconoscimento» conclude Teofilatto. - **v.d.c.**



Peso: 11%

Crisi e canoni fissi: il doppio danno

LUIGI DELL'OLIO

I cambiamenti strutturali nella società e nelle abitudini di consumo non sono evaporati di colpo, ma la congiuntura richiede misure urgenti per aiutare il settore a superare la crisi improvvisa. Car sharing e noleggio a breve termine sono tra i settori economici più colpiti dal crollo della mobilità imposto dall'emergenza Coronavirus.

CROLLO DELLE ENTRATE, MA COSTI FERMI

«Se guardiamo alle prospettive di medio periodo non sono cambiate rispetto a qualche mese fa: sempre più persone continueranno a puntare più sull'utilizzo dell'automobile che sulla proprietà, ma ancora per qualche tempo sarà ridotto il numero di coloro che noleggeranno un veicolo per pochi giorni o addirittura minuti», è l'analisi di Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Se nel mese di marzo la maggior parte degli operatori ha riscontrato un calo delle prenotazioni intorno al 70%, ad aprile probabilmente è andata anche peggio, almeno a considerare il blocco agli spostamenti per le vacanze pasquali. Se le entrate crollano verticalmente, i costi restano sostanzialmente fermi: «Gli operatori del car sharing pagano mediamente ai comuni 1.200 euro all'anno per la sosta e come associazioni ci siamo attivati per chiedere la rinegoziazione dei contratti, così

come deciso per altre attività economiche alle prese con il lockdown» spiega Benincasa. L'esito non è scontato, dato che la richiesta fatta al Comune di Roma di sospendere in questa fase di emergenza il pagamento dei canoni è stata respinta.

L'associazione chiede supporto al legislatore, per evitare che gli operatori siano «costretti a rivedere la propria presenza sul territorio». Anche perché d'ora in avanti occorrerà fare i conti con nuovi costi relativi all'igienizzazione delle vetture. Il problema non riguarda tanto il noleggio a breve termine, dato che di solito il veicolo viene consegnato di sera, sottoposto a pulizia di notte e quindi reimmesso sul mercato l'indomani mattina, quanto il car sharing. Occorrerà quindi rafforzare le squadre di pulitori nelle città, con spesa a carico degli operatori.

PROGRAMMARE LA RIPARTENZA

Andrea Leverano, regional operations director South West di Share Now, sottolinea: «Non vogliamo trattamenti di favore, ma in linea con quelli di altri settori: ridurre i canoni sarebbe in linea con la decisione già assunta di congelare il pagamento per la sosta sulle strisce blu e l'ingresso nelle ztl». La società ha da poco lanciato un nuovo servizio a Milano: è possibile prenotare un'auto in anticipo e farsela consegnare sotto casa, a patto di utilizzarla per un periodo non troppo breve (da uno a 14 giorni). L'auto sarà consegnata a non più di 10 minuti a piedi dal punto di ritiro richiesto. Continuare a innovare, sottolinea Leverano, è il modo migliore per restare competitivi anche in una fase congiunturale difficile come quella attuale: «Lavoriamo sul

pricing per tenere conto delle nuove esigenze di mobilità, ma serve che anche il legislatore agisca in maniera tempestiva dandoci regole chiare per operare».

Sempre in tema di nuovi servizi, Europcar Mobility Group ha lanciato il programma Together per favorire la mobilità del personale sanitario impegnato nell'emergenza Covid 19. Inoltre, lavorando con i rivenditori di generi alimentari e con le agenzie di lavoro interinale offre il noleggio di veicoli commerciali leggeri con autista per le consegne nelle città in maggiore sofferenza. Un'iniziativa che Stefano Gargiulo, managing director di Europcar Mobility Group Italy, motiva con la volontà di offrire un servizio al Paese in questo momento delicato: «Vogliamo contribuire alla mobilità sicura di tutte le persone che ogni giorno sono chiamate a lavorare in prima linea nell'emergenza Covid 19, facilitandone gli spostamenti».

Impegno sociale anche per Hertz, che ha lanciato un programma di noleggio con tariffe agevolate, dedicato alle categorie impegnate in prima linea: operatori sanitari, protezione civile, volontari e forze dell'ordine.

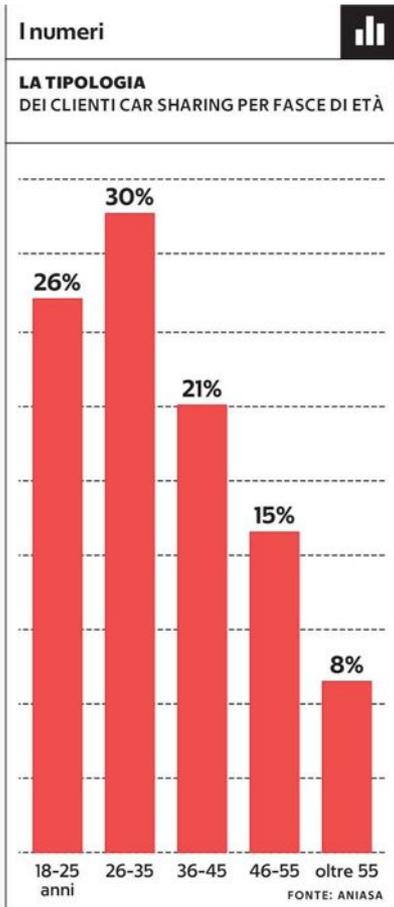
Infine, l'orientamento degli operatori è a non fermare l'innovazione, che va soprattutto in direzione di una mobilità green. Come nel caso di Avis, che confida nel successo di Electric Motion, soluzione di noleggio totalmente elettrica che offre tariffe orarie flessibili e accesso illimitato in aree a traffico limitato della città.

Marzo è andato male per le prenotazioni, aprile anche peggio. Gli operatori cercano di rialzarsi con tariffe e servizi personalizzati ma i costi per le concessioni pubbliche incidono negativamente sui bilanci. Serve un intervento

I L'associazione di categoria del noleggio chiede un supporto al legislatore



Peso: 68%



1.200

EURO

Gli operatori del car sharing pagano mediamente ai Comuni 1.200 euro all'anno per la sosta. Il costo penalizza in modo abnorme i bilanci delle società



Peso: 68%