

La situazione

Il breve termine crolla per l'effetto virus vaccini e Recovery le speranze per l'estate

Il lungo termine ha tenuto, ma le conseguenze della crisi si faranno sentire anche quest'anno. Gli operatori chiedono al governo misure di sostegno soprattutto su ambiente e turismo. L'analisi di Archiapatti (Aniasa)

MARCO FROJO

Che il 2020 sarebbe stato un anno da dimenticare per l'autonoleggio già lo si sapeva, ma adesso ci sono i numeri a dare l'esatta portata delle difficoltà del settore. Il bilancio del noleggino a breve termine è particolarmente drammatico con un crollo superiore al 50% (-51,8% per l'esattezza) del giro d'affari a 595 milioni di euro. Le cose vanno decisamente meglio per quello a lungo termine, ma i problemi stanno emergendo anche qui, solo più lentamente. E il motivo è semplice: questo business si basa su contratti pluriennali, la maggior parte dei quali sono dunque stati sottoscritti prima del Covid. Il fatturato del lungo termine ha così perso solo lo 0,3% a 5,59 miliardi di euro.

Le avvisaglie della crisi possono però già esser colte nel dato relativo alle immatricolazioni che sono crollate del 24,5% a 213mila unità; in crescita, invece, l'usato dismesso a fine noleggino (+3,2% a 189mila veicoli). In un quadro complessivamente molto grigio non mancano però le note positive: il noleggino a lungo termine sta riscuotendo un crescente successo presso i privati e inizia a rappresentare una quota non più trascurabile del business complessivo. A fine 2020 i contratti erano 65mila, in aumento del 50% rispetto a diciotto mesi prima. Oggi i privati rappresentano quasi il 7% del numero totale dei contratti (complessivamente quelli di noleggino a lungo termine sono 930mila).

«Il consuntivo del 2020 non stupisce. Il breve termine ha sofferto la crisi del turismo e la buona risposta degli italiani nel periodo estivo non è riuscita a

compensare il mancato arrivo degli stranieri e la quasi totale scomparsa dell'utenza d'affari – spiega Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione di categoria Aniasa – Il lungo termine ha tenuto meglio ma gli effetti della crisi devono ancora iniziare a farsi sentire veramente; il crollo delle immatricolazioni e le difficoltà di molte aziende, oltre ovviamente al perdurare dello smart working, delineano un quadro tutt'altro che roseo».

Anche il 2021 è iniziato male. Gli specialisti del breve termine non hanno "infiattato", cioè acquistato, nuovi veicoli per le festività di Pasqua che, già ora, vengono date per perse, mentre gli operatori del lungo periodo vedono crescere il numero delle aziende che restituiscono anticipatamente il parco macchine preso a noleggino perché in profonda crisi. «Tutte le speranze di ripartenza sono oggi legate alle campagne vaccinali, che nei Paesi dove stanno procedendo a un ritmo più serrato dovrebbero concludersi nella seconda metà dell'anno. Le società dell'autonoleggio restano in attesa degli sviluppi, ma Pasqua è già saltata, mentre sull'estate si stanno addensando parecchie nubi».

Secondo il numero uno dell'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, anche il boom dei noleggini a lungo termine per i privati è, in parte, do-



Peso:79%

vuto all'attuale crisi economica: «Se da una parte questa crescita è favorita dal fatto che il concetto di utilizzo si sta progressivamente sostituendo a quello di proprietà, dall'altra è senza dubbio vero che molti cittadini, viste le attuali incertezze economiche, preferiscono pagare un canone invece che immobilizzare un importante capitale con l'acquisto di un'auto nuova». A questi fattori va aggiunto il fatto che le stesse case automobilistiche stanno spingendo questa forma di possesso dell'auto.

Un'altra novità che alimenta le speranze di ripresa è la creazione del portafoglio del ministero del Turismo. «Il rilancio del turismo è fondamentale non solo per il noleggio a breve termine, ma

per l'intero Pil italiano, di cui rappresenta circa il 10%. Sono necessarie misure sia a livello di marketing internazionale sia a livello di incentivi fiscali, come per esempio la riduzione dell'aliquota Iva sui servizi turistici».

Questa misura è solo una delle tante che Aniasa ha suggerito negli incontri istituzionali che ha avuto con i rappresentanti del vecchio governo e che porterà all'attenzione anche del nuovo esecutivo Draghi. «I fondi del Recovery Fund dovranno essere destinati nella misura del 37% ad iniziative green e su questo fronte noi possiamo dare un contributo grazie alla grande esperienza che abbiamo maturato in materia di mobilità sostenibile. Senza dimentica-

re che il 60% dei siti Unesco italiani sono raggiungibili solo con la macchina. Inoltre il car sharing è una soluzione di modalità condivisa che, benché fortemente rallentata dal Covid, ha negli anni precedenti dimostrato di essere molto efficace nella riduzione del numero di auto che circolano sulle strade. L'autonoleggio poi immatricula quasi un'auto elettrica/ibrida ogni due. Come settore possiamo infine dare un grande aiuto anche nello svecchiamento del parco auto italiano, che è il più vecchio in Europa con un'età media dei veicoli di 11 anni. Tutto il nostro usato è Euro6 e soddisfa i più stringenti requisiti in termini di riduzione dell'inquinamento».

Il personaggio

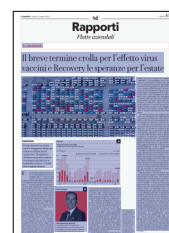
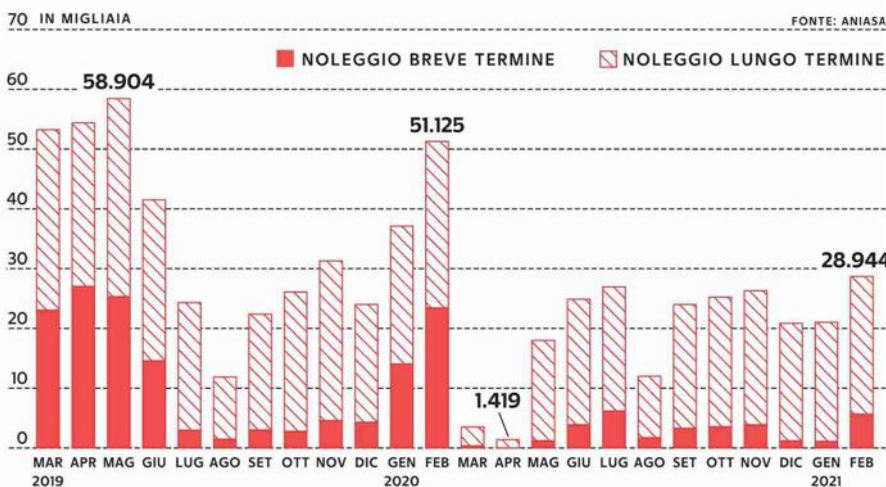


Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione di categoria Aniasa, pone l'accento sulle cifre della crisi che ha colpito il settore e sulle possibili soluzioni per la ripresa

Il noleggio a breve termine ha sofferto la crisi del turismo per la pandemia e la buona risposta degli italiani nel periodo estivo non è riuscita a compensare il mancato arrivo degli stranieri

In numeri

UN BILANCIO CON LUCI E OMBRE
LA FRENATA E LA TENUTA DEI DUE COMPARTI



Peso:79%

Le strategie

Il lungo termine su misura tutto incluso conviene di più

Aniasa in una ricerca ha stimato in oltre 65 mila i privati senza partita Iva che si affidano al noleggio a lungo termine. E allora spuntano nuovi servizi. Dal calcolo emerge la convenienza rispetto alla proprietà dell'auto

LUIGI DELL'OLIO

C'entra la necessità di puntare su nuovi segmenti di clientela in un periodo non proprio facile per il mercato, ma non solo. Dietro la crescita di interesse del noleggio a lungo termine verso il segmento dei privati c'è anche un cambiamento strutturale nella logica di consumo: soprattutto tra i giovani, ma non solo, sono sempre più numerosi gli italiani interessati a prendere in noleggio l'autoveicolo con formule di lungo termine anziché acquistarlo.

LO STUDIO

Il trend è stato indagato da Aniasa, in una ricerca che ha stimato in oltre 65 mila i privati senza partita Iva che si affidano al noleggio a lungo termine. Un numero che è cresciuto negli ultimi mesi per una serie di ragioni: le limitazioni alla mobilità, la diffidenza verso l'uso dei mezzi pubblici e, non ultimo, l'ampio ricorso allo smart working. Così, al posto dei costi fissi dell'auto acquistata, si preferisce sottoscrivere un contratto di noleggio quando serve. Dallo studio emerge anche che spesso i privati lo utilizzano anche per testare sul campo l'efficacia delle nuove motorizzazioni e apprezzano le soluzioni di mobilità sostenibile, sicura e condivisa offerte dagli operatori. A parità di modello e di percorrenza, Aniasa stima una convenienza media del 15% rispetto alla proprietà, senza contare il

mancato immobilizzo del capitale per l'acquisto, il tempo risparmiato per la burocrazia e le complicazioni legate alla vendita dell'usato. Oggi il cliente-tipo privato del noleggio a lungo termine è mediamente più giovane e più informato rispetto a quanti scelgono la proprietà, un utente più green, pronto anche all'alimentazione elettrica. Si noleggia principalmente per motivi di lavoro o di pendolarismo, per sostituire la seconda auto in famiglia.

LE SCELTE DEGLI OPERATORI

Laura Martini, marketing & business development director di Leasys, conferma la crescita della domanda da parte dei privati «per il vantaggio economico e gestionale che il noleggio garantisce con una canone mensile inclusivo di tutti i servizi». A questo si aggiunge l'opportunità di «provare le vetture di nuova generazione hybrid ed electric senza l'onere della proprietà e di poter inoltre di guidare veicoli sempre nuovi evitando di assumersi il rischio della svalutazione dell'auto dopo l'acquisto (in cinque anni può perdere fino al 75% del suo valore iniziale)».



Peso: 54%

A spingere per una crescita di questo segmento è anche l'ampia disponibilità di formule flessibili introdotte dagli operatori per fidelizzare la clientela in questa congiuntura negativa. «In Leasys osserviamo che ad attirare i privati sono soprattutto soluzioni che si adattano alle diverse esigenze, come Leasys Miles, la prima formula di noleggio pay per use ideale per chi fa un utilizzo discontinuo dell'auto, ad esempio prevalentemente in città, con basse percorrenze annuali. L'incertezza del contesto economico ha invece favorito soluzioni come Be Free, giunta a quota 20 mila contratti, che garantisce la possibilità di restituire l'auto al 18esimo mese senza penali, per far fronte a

qualunque cambio in termini di esigenza economica o mobilità. Grazie a questi prodotti abbiamo potuto evidenziare una crescita media del 15% all'anno su questo target di clienti».

Alberto Viano, ad di Leaseplan, conferma il crescente interesse dei privati verso il noleggio a lungo termine, considerato «una soluzione flessibile, adatta alla nuova mobilità individuale ma anche urbana e orientata alla mobilità sostenibile». Soprattutto in relazione a quest'ultimo aspetto, emerge che i clienti privati della società che nel 2020 hanno scelto la mobilità sostenibile hanno superato il 40%. «E i risultati di questi primi due mesi del 2021 sono ancora più incoraggianti.

Vogliamo continuare a presidiare questo segmento di mercato e continuare a investire nel prodotto, nella comunicazione e nella proposizione di vendita, come nel caso della della stazione di ricarica per veicoli elettrici di Fidenza in Emilia-Romagna, con la quale prende il via il progetto ready2e che ha l'ambizione di creare l'infrastruttura di ricarica LeasePlan, aperta al pubblico, per le tratte autostradali più importanti del Paese».

1 Sono i giovani il nuovo target delle compagnie di noleggio che per il settore del lungo termine stanno studiando soluzioni innovative e molto convenienti

I numeri

L'ANNO NERO E L'EFFETTO VIRUS
L'EMORRAGIA DELLE IMMATRICOLAZIONI

VARIAZIONE 2020 SU 2019	
FATTURATO TOTALE	+2,0%
FLOTTA CIRCOLANTE (veicoli al 31/12 per contratti con durata > 12 mesi)	+2,4%
FLOTTA MEDIA (contratti noleggio veicoli >12 mesi)	+7,3%
CANONE MEDIO (contratti noleggio veicoli >12 mesi)	-6,2%
IMMATRICOLAZIONI AUTO	-24,5%
VETTURE USATE	+3,2%

Fonte: ANIASA



1



Peso: 54%

La riforma dal 31 marzo

In arrivo il Duc: può funzionare ma serve tempo per entrare a pieno regime

Il documento unico che riunirà in un solo foglio il certificato di proprietà e il libretto di circolazione rischia di provocare nuove complicazioni

MILANO

Il rischio concreto è di portare nuove complicazioni, cioè l'esatto opposto dell'obiettivo perseguito dal legislatore. Il mondo dell'automotive è in fibrillazione per la partenza ufficiale – prevista il 31 marzo – del Documento Unico di Circolazione (Duc), che riunirà in un solo foglio il certificato di proprietà, attualmente consegnato dall'Acì, e il libretto di circolazione, rilasciato dalla Motorizzazione civile. Un modo per accorpate tutti i dati tecnici e di intestazione del veicolo, oltre a tutte le informazioni validate dal Pra relative alla situazione giuridico patrimoniale del mezzo e alla cessazione dalla circolazione conseguente alla sua demolizione.

«Il Duc avrà di certo una portata rivoluzionaria, rendendo più rapidi i passaggi di proprietà, ma questo sarà possibile solo a regime – la-

menta Pietro Teofilato, direttore area Fisco ed Economia di Aniasa – Tra difficoltà tecniche e complessità della situazione pandemica, la seppure lunga sperimentazione non è andata per il meglio. Ci sono ancora problemi da risolvere, serve più tempo per evitare che si parta con tempistiche e costi maggiori».

I problemi riscontrati finora sono relativi soprattutto alla difficoltà di far dialogare in tempo reale i sistemi informatici che regolano le procedure amministrative dell'Acì e della Motorizzazione. Con il risultato che l'emissione della nuova carta di circolazione sta richiedendo, invece dei pochi secondi previsti, anche 20 minuti o più. Una situazione che non pesa tanto sui privati, quanto sul settore delle flotte che sviluppa volumi elevati. Senza trascurare il fatto che, al termine della crisi pandemica, quando a fine mese si tornerà anche a 30 mila immatricolazioni al giorno, l'intero sistema



Peso: 21%

Sezione: ANIASA

delle compravendite rischia di essere soffocato da questi problemi: «Il settore noleggio nel 2019 ha sviluppato un milione di pratiche automobilistiche tra nuove immatricolazioni, cessioni di usato e contratti di *buy-back*».

Queste considerazioni hanno spinto le rappresentanze del settore automobilistico (Anfia, Assilea, Federauto, Unasca e Unrae, oltre alla già citata Aniasa) a inviare una lettera al ministro dei Trasporti Enrico Giovannini

con la richiesta di rinvio per l'entrata in vigore della misura. Per gli operatori occorrono ancora sei mesi di sperimentazione, come indicato nell'emendamento che era stato previsto nel decreto Milleproroghe, ma poi stralciato all'ultimo minuto. - **l.d.o.**



Pietro Teofilatto
direttore area
Fisco ed
Economia
di Aniasa



Peso: 21%

Tratte brevi e a tempo

Digitale e servizi sprint per la ripresa

C'è chi permette di recarsi direttamente in parcheggio e chi punta sul contactless. Sperando anche nell'estate

SIBILLA DI PALMA

I servizi sempre più digitalizzati che intendono ridurre al minimo i tempi di attesa e il contatto fisico e un'offerta caratterizzata da un'ampia possibilità di scelta in termini di modelli e da durate sempre più flessibili. E' questa la strada intrapresa dagli operatori del noleggio a breve termine che così si apprestano ad affrontare la prossima stagione estiva nella speranza di una ripresa del turismo, motore trainante del comparto. Quest'ultimo ha risentito in maniera pesante della crisi causata dal Covid 19, con attività più che dimezzate lo scorso anno. Nel 2020 il fatturato prodotto si è infatti attestato a 594,7 milioni di euro, in calo del 51,8% rispetto al 2019. I giorni di noleggio sono scesi del 43,3%, così come è vertiginosamente diminuito il numero di noleggi (-60,3%). Mentre le immatricolazioni di auto e furgoni sono calate a quota 36.054 (-58,7%).

RIPRESA ANCORA RIMANDATA

«Il 2021 si va delineando come un anno di transizione, con dinamiche simili a quelle sperimentate nel 2020» evidenzia Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici). «La domanda di trasporto aereo nei prossimi mesi secondo i nostri dati dovrebbe restare bassa. A questo va aggiunto che la crisi economica sta avendo un forte impatto sui consumi interni e che il ricorso allo smart working,

insieme alle limitazioni agli spostamenti, sta portando a una forte riduzione dei viaggi di lavoro». Un quadro che non giova al settore il cui fatturato è trainato soprattutto dai turisti, con noleggi che avvengono principalmente negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie, ma in cui una buona componente è rappresentata anche dai clienti che si muovono per viaggi di lavoro. «Ci attendiamo comunque che l'avanzata dei vaccini e il cambio di passo mostrato dal nuovo esecutivo potranno incentivare gli spostamenti in chiave leisure e business nei prossimi mesi». Da questo punto di vista, però, aggiunge Benincasa, «per attrarre flussi turistici nella stagione estiva crediamo sia opportuno dare indicazioni omogenee per tutto il territorio nazionale». Un invito che arriva dopo le recenti dichiarazioni del presidente della regione Sardegna, Christian Solinas, circa la volontà di richiedere un passaporto sanitario ai turisti in arrivo sull'isola la prossima estate.

LE STRATEGIE DEGLI OPERATORI

Gli operatori del settore non sono rimasti fermi, mettendo in atto procedure di igienizzazione e sanificazione dei veicoli dopo ogni utilizzo e puntando su nuovi servizi. Un esempio arriva dal gruppo Locauto che ha lanciato la soluzione Smart Check-in che permette di recarsi direttamente in parcheggio per il ritiro dell'auto senza dover più passare dall'ufficio di noleggio. Un servizio gratuito, sottolinea Raffaella Tavazza, vicepresidente della società, «reso ora disponibile per tutti i clienti che provengono da qualsiasi canale di pre-

notazione» con l'obiettivo di ridurre «al minimo la burocrazia e permettere maggior rapidità nel ritiro della vettura».

Si sofferma sulla digitalizzazione anche Gianluca Testa, managing director di Southern Europe Avis Budget group, che evidenzia come «per assicurare gli utenti abbiamo rafforzato le già rigide procedure di igienizzazione attraverso Avis Safety Pledge e introdotto servizi innovativi, come il Digital Check-in per offrire un'esperienza di noleggio ancora più personalizzata e contactless». Elena Grisi, amministratore unico di Abc Rent, evidenzia come in questo periodo di scarse certezze l'obiettivo è di proporre soluzioni «per far fronte alle necessità di vetture aziendali temporanee o di integrazione ai parchi auto». Con questo intento «offriamo un servizio completo sia in termini di tipologia di auto, dalla vettura più economica all'auto luxury, sia in termini di durata contrattuale, da un solo giorno fino a tre anni». Su di un'offerta il più possibile flessibile si concentra anche la strategia di Hertz Italia. Un fronte, spiega Massimiliano Archiapatti, ad e direttore generale del gruppo in Italia, «che puntiamo a potenziare e su cui siamo già impegnati con le offerte My Hertz Weekend (dedicata al noleggio nei fine settimana, ndr) e Drive&Pay, formula che consente di pagare solamente i km percorsi».



Peso: 59%



1

1 Riduzione dei tempi e del contatto fisico: le compagnie di noleggio studiano soluzioni digitali per offrire ai clienti servizi sempre più competitivi



Peso: 59%

LE PROPOSTE

Meno inquinamento con l'usato ex noleggio

Se fosse incentivato con la rottamazione ci sarebbe un forte impatto sulla riduzione dei veleni. Un'indagine condotta dal Centro Studi Fleet&Mobility per Aniasa

MILANO

La scarsa propensione alla rottamazione e vetture con un'età media tra le più elevate d'Europa. Tanto basta a spiegare come mai da diverso tempo in Italia si discuta di come rinnovare il parco auto circolante e abbattere così il problema dell'inquinamento atmosferico. Una possibile soluzione potrebbe arrivare dal settore del noleggio, incentivando gli acquisti di vetture aziendali usate.

Ad affrontare il tema è un'indagine condotta dal Centro Studi Fleet&Mobility per Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) dalla quale emerge che nel 2019 il noleggio ha venduto 288 mila auto, di cui 214 mila ad alimentazione diesel. Si tratta di vetture Euro 6 che, se usate da privati, percorrerebbero 12 mila km all'anno, emettendo circa 13 tonnellate all'anno di PM10. Considerando la stessa percorrenza per auto

più vecchie, ovvero Euro 0/1/2/3, le emissioni si aggirerebbero attorno a circa 233 tonnellate all'anno.

La conclusione? Se l'usato ex noleggio fosse incentivato con rottamazione di una Euro 0/1/2/3, evidenzia l'analisi, si avrebbe un minor inquinamento da PM10 per un totale di 220 tonnellate all'anno. «Negli ultimi anni per tamponare l'emergenza smog si è spesso ricorso al blocco del traffico. Questa però non rappresenta una reale soluzione al problema dell'inquinamento atmosferico – evidenzia Pier Luigi del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet&Mobility – Il tema è togliere dalla circolazione i veicoli più datati. Se tutte le auto fossero Euro 6 non avremmo infatti problemi di alterazione climatica».

Invertire il trend non è semplice: la Penisola si caratterizza per un parco circolante vetusto e per la scarsa propensione alla rottamazione. Come evidenzia l'Unrae (l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri), secondo cui in Italia quasi il 60% delle auto appartiene alle classi da Euro 0 a Euro 4 su un parco circolante di oltre 38 milioni di veicoli.

Inoltre, con un'età media di 11,5 anni

(dati rilevati nel 2019), evidenzia l'associazione, siamo davanti a un parco tra i più vecchi d'Europa. Passi in avanti si stanno facendo con la costante ascesa delle auto ibride ed elettriche che però, specie nell'ultimo caso, restano ancora una nicchia di mercato. La crisi degli ultimi anni ha portato inoltre a una riduzione dei redditi, portando molti automobilisti a rinunciare all'acquisto di una nuova vettura. In questo contesto, secondo del Viscovo, i veicoli provenienti dall'ex noleggio potrebbero rappresentare una valida strada, a patto di includere anche l'usato Euro 6 nelle politiche di incentivi alla rottamazione. «Se l'obiettivo è infatti svecchiare il parco auto è miope insistere solo sul nuovo. Questo perché spesso chi ha una vettura vecchia di 20 anni non dispone del budget per acquistarne una nuova, mentre con il supporto di un incentivo potrebbe permettersi un modello Euro 6, accelerando così il rinnovo del parco circolante». – s.d.p.

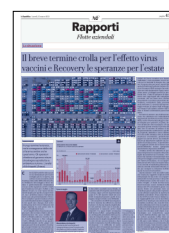
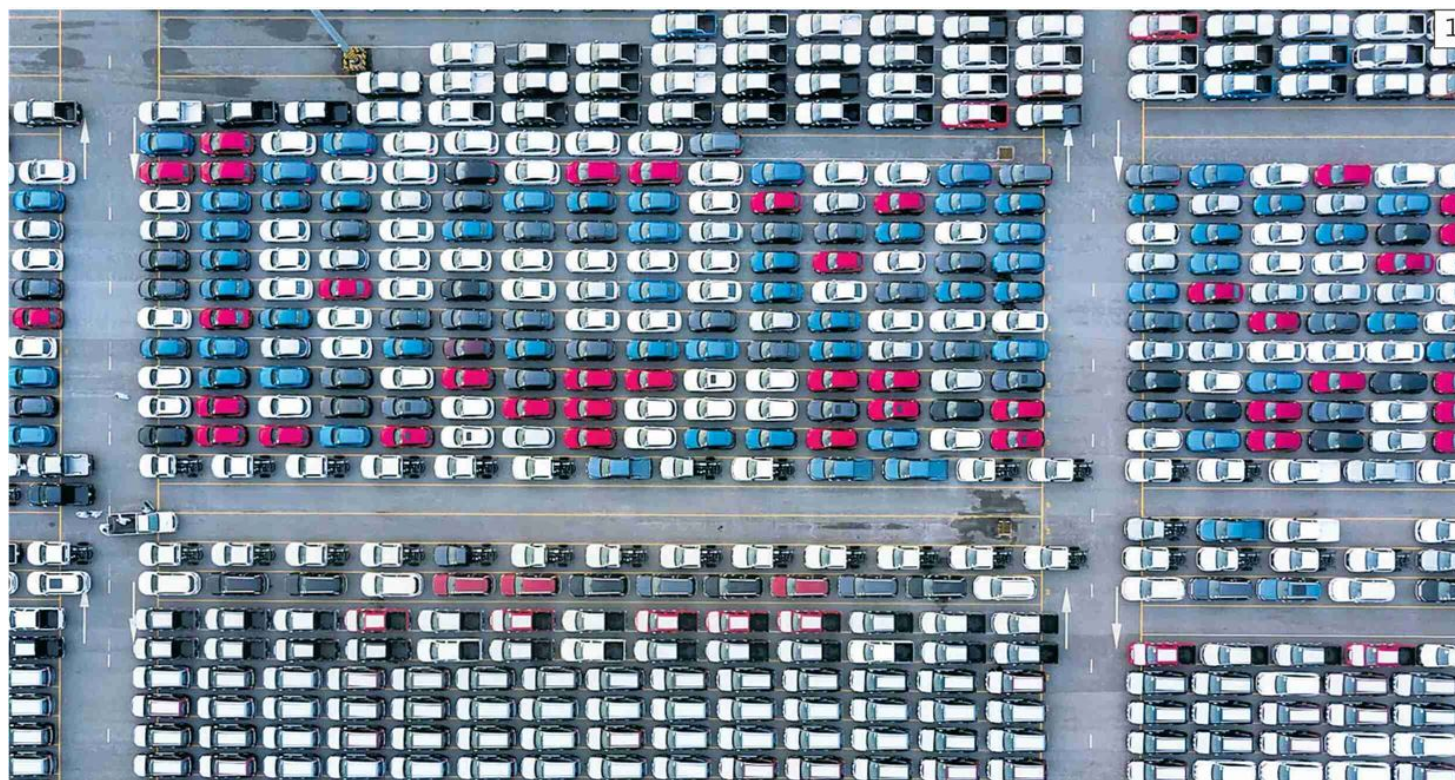


Pier Luigi del Viscovo
direttore del
Centro studi
FleetMobility

1 L'Italia ha un numero di auto circolanti vecchie



Peso:28%



Peso: 79%