

L'analisi

Noleggino, dopo la ripresa torna la frenata “Il breve termine sia considerato turistico”

MARCO FROJO

La situazione è tutt'altro che rosea per il settore dell'autonoleggio ma la forte stagionalità del business aiuta a limitare i danni. I mesi che vanno da ottobre a marzo sono piuttosto tranquilli per il noleggino a breve termine, con la sola eccezione del Natale che non rappresenta però un picco dell'attività annuale.

LA CRISI DEL TURISMO

Ben diverso è il discorso per il periodo che va da aprile a settembre: si inizia con la Pasqua, che nel 2021 cadrà il 3 aprile mentre quest'anno è caduta il 12 dello stesso mese, e prosegue con la stagione estiva, quando si concentra il grosso degli incassi. Il noleggino a breve termine è infatti strettamente legato al settore turistico, con i viaggi d'affari che rappresentano una più piccola fetta del business. «Abbiamo archiviato un'estate italiana, con pochi turisti europei e praticamente zero delle cosiddette lunghe tratte, ovvero Stati Uniti, Giappone e Cina – racconta Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione di categoria Aniasa – il bilancio è stato molto pesante con un calo di circa il 60%, ma la ripresa c'è stata e ultimamente mostrava anche segnali di stabilizzazione. Ora però lo scenario cambia perché anche l'attività degli autonoleggi situati nei centri città sta tornando a diminuire; quella delle agenzie situate negli scali aeroportuali e ferroviari, invece, non si è mai ripresa». E per rendersi conto di ciò è sufficiente guardare ai dati sul traffico passeggeri negli scali italiani: secon-

do Assoaeroporti, dal 1 gennaio al 30 settembre sono transitati 45,4 milioni di passeggeri, il 69,6% in meno rispetto a un anno fa, riportando il settore indietro di un quarto di secolo. «Assieme al noleggino a breve termine sta andando nuovamente incontro a enormi difficoltà anche il car sharing, utilizzato soprattutto per gli spostamenti serali e per quelli durante il weekend. Con la chiusura alle 18 di bar e ristoranti e la prospettiva di una serrata dei centri commerciali nei fine settimana le auto sono rimaste ferme».

IL PARCO CIRCOLANTE

La situazione nel comparto del lungo termine presenta invece dinamiche diverse e più sostenibili, ma anche una diversa tipologia di rischi. Le aziende con i contratti in essere proseguono sulla propria strada, mentre quelle che si avvicinano alla scadenza optano solitamente per un prolungamento dello stesso. Questo significa che il parco auto resta lo stesso ma, quel che conta di più per le imprese di autonoleggio, il rapporto commerciale prosegue inalterato. Le inevitabili conseguenze di questa scelta sono un invecchiamento del circolante e una diminuzione delle immatricolazioni, ma il business non subisce scossoni paragonabili a quelli del breve termine. «I rischi per il lungo termine sono sostanzialmente due, uno è evidentemente quello legato al ciclo economico, l'altro è invece rappresentato dalle difficoltà di incasso – spiega Archiapatti – Se la situazione dovesse peggiorare si potrebbero verificare importanti sofferenze finanziarie, un rischio da evitare assolutamente». Segnali incoraggianti arrivano dal noleggino a lungo termine per i privati, che entro la fine dell'anno potrebbe toccare quota 75mila contratti.

LE RICHIESTE AL GOVERNO

In vista della formulazione della legge di Bilancio e dei decreti volti a mitigare l'impatto della seconda ondata di contagi, Aniasa chiede che il noleggino a breve termine venga incluso nelle attività considerate di natura turistica, in quanto il suo andamento è strettamente legato all'arrivo di visitatori stranieri, mentre per quel che riguarda il lungo termine non ci sono richieste di aiuto ma di provvedimenti che possano sostenere il settore senza pesare sulle finanze pubbliche come per esempio il superammortamento e l'inclusione dell'usato dell'autonoleggio nelle strategie di svecchiamento del parco auto nazionale.

Queste richieste si inseriscono all'interno di un “piano di sviluppo associativo” molto più ampio e articolato che Aniasa ha messo a punto con il supporto strategico del think tank The European House Ambrosetti che la accompagnerà anche nei prossimi due anni in un percorso di trasformazione. «In Italia il settore della mobilità nel suo complesso sta vivendo una fase di rapida evoluzione, destinata a stravolgere il nostro modo di muoverci e di spostare le merci e la pandemia sta accelerando questo cambiamento. Il nostro settore può e deve essere protagonista di questa rivoluzione che presenta diverse sfide: l'impatto ambientale, la connettività, la crescente urbanizzazione (con i connessi problemi di congestionamento, parcheggio, inquinamento), i nuovi paradigmi di consumo sempre più proiettati all'uso del veicolo, l'integrazione con la micromobilità cittadina». In





quest'ottica è già stato compiuto il primo passo ufficiale attivando la sezione Digital Automotive, che si aggiunge alle altre presenti in associazione (noleggio a lungo e breve termine, car sharing, servizi automobilistici).

60

PER CENTO

Il bilancio estivo è stato molto pesante con un calo di circa il 60 per cento

La seconda ondata rischia di affossare tutte le speranze di rinascita del settore. Aniasa ha presentato al governo un pacchetto di interventi urgenti per rilanciare un comparto strategico

Le città con aeroporti e ferrovie sono il cuore della grave crisi che sta toccando il settore noleggio

1



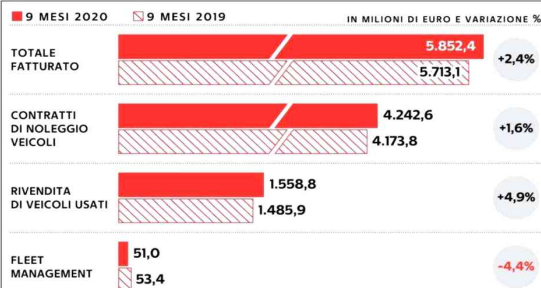
Il personaggio



Massimiliano Archiapatti
presidente Aniasa

I numeri

LA CRESCITA DEL BUSINESS DELLE FLOTTE AZIENDALI IN ITALIA



Il settore

Il lungo termine sull'onda verde

Ha chiuso i primi nove mesi dell'anno con quasi tutti gli indicatori in crescita. Grazie a sostenibilità e flessibilità

LUIGI DELL'OLIO

Una capacità di tenuta tutt'altro che scontata, a considerare le difficoltà del contesto macro. Il noleggio a lungo termine ha chiuso i primi nove mesi dell'anno con quasi tutti gli indicatori in crescita, a dimostrazione della capacità di adattamento del settore, che è riuscito ad affrontare la congiuntura negativa con una serie di innovazioni che hanno fatto breccia sulla domanda. Così anche se il bilancio dell'intero anno resta in bilico alla luce della seconda ondata dalla pandemia, gli operatori del comparto possono vedere il bicchiere mezzo pieno per aver mostrato di avere fondamentali solidi.

NUMERI IN CRESCITA

Nei giorni scorsi l'associazione di settore Aniasa ha completato la raccolta dei numeri relativi al periodo gennaio-settembre e, a differenza di quanto emerso dal consuntivo dei primi sei mesi che si erano chiusi in negativo, vi è stata una sterzata netta che ha portato il segno più, a cominciare dal fatturato, che si è attestato a quota 5,85 miliardi di euro, vale a dire il 2,4% in più rispetto allo stesso periodo del 2019. La spinta maggiore è arrivata dalla rivendita dei veicoli usati, che in termini assoluti non fanno il grosso del mercato (1,56 miliardi), ma da un anno all'altro segnano un progresso nell'ordine del 4,9%. Più limitato è il contributo alla crescita dai contratti di noleggio (+1,6%), che valgono 4,24 miliardi in nove mesi. A chiudere il segmento del fleet management, in calo del 4,4%, con 51 milioni.

Guardando alle tipologie di veicolo, cresce soprattutto il fatturato legato alle moto (+13,2%), che valgono 18 milioni, ma il segno più resiste anche tra le autovetture (+1,1% e 3,49 miliardi di euro).

SOSTENIBILITÀ E NUOVI CLIENTI

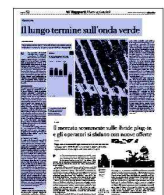
Le ragioni dietro questa capacità di tenuta sono numerose. Anche se molte aziende che si trovano a fare i conti con ristrettezze di budget a causa della recessione e molte hanno attivato modalità di lavoro a distanza, l'offerta continua a essere effervescente. Le tipologie contrattuali si sono moltiplicate relativamente alla durata (sempre più flessibile) e i veicoli messi a disposizione sono diventati sempre più espressione dell'ultima innovazione tecnologica. Un concorso di fattori che ha reso il noleggio a lungo termine ancora più competitivo che in passato. Va poi considerato che a questo mercato si sta avvicinando un numero crescente di privati, che fino a qualche tempo fa non avrebbero mai rinunciato all'auto di proprietà e che invece oggi ne riconoscono la convenienza. Tra i consumatori sta venendo meno la barriera culturale costituita dal desiderio insopprimibile di detenere un'auto di proprietà, in linea con una tendenza emergente in tutti i settori del consumo.

LE NOVITÀ DI MERCATO

Alberto Viano, ad di LeasePlan Italia, rileva altre tendenze emergenti nel mercato, a cominciare «dalla crescita della mobilità sostenibile e dall'integrazione tra noleggio e micromobilità». Secondo un'analisi della società sulle scelte dei propri clienti nel periodo gennaio-settembre, un veicolo su quattro è con alimentazione ibrida o elettrica. Inoltre la convivenza con la pandemia ha fatto emergere i rischi del trasporto pubblico. Da qui la scelta di proporre un monopattino elettrico all'interno del canone di noleggio dell'auto: «Per gli spostamenti dalla

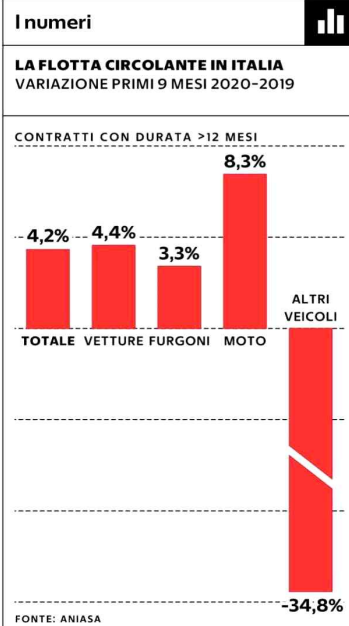
stazione di ricarica a casa e viceversa, dal parcheggio al luogo di lavoro, per chi ha necessità di percorrere brevi tratti in centro senza i vincoli del parcheggio e delle Ztl. Inoltre proponiamo anche il noleggio della microcar elettrica Birò, un veicolo ultracompatto a due posti che si ricarica in quattro ore».

Su questo fronte è attiva anche Arval, che nel nuovo piano quinquennale punta alla leadership nella mobilità sostenibile e per questa ragione sta per lanciare il servizio di noleggio per le bici elettriche (per il momento riservato ai dipendenti delle 360 aziende clienti che hanno sottoscritto la convenzione Arval For Employee). «A breve sarà possibile noleggiare un'e-bike per 12 o 24 mesi e avere a disposizione, oltre alla bicicletta a pedalata assistita, anche la fornitura di un caschetto di protezione, di un lucchetto e di copertoni antiforatura» spiega Štefan Majtán, direttore generale di Arval Italia. «Nel canone mensile fisso sono compresi la manutenzione, la copertura assicurativa furto e danni e il cambio pneumatici ogni 5 mila chilometri».





1 L'associazione di settore Aniasa ha completato la raccolta dei numeri relativi al periodo gennaio-settembre



IL CASO

Il mercato scommette sulle ibride plug-in e gli operatori si sfidano con nuove offerte

Oggi cinque automobili ogni cento immesse nel settore del noleggio sono elettrificate. Le aziende si dotano di codici regolamentari molto rigidi sul fronte dell'ambiente

MILANO

Più che i numeri assoluti, stupisce il tasso di crescita. Così, se è vero che le auto elettriche continuano a costituire una nicchia delle immatricolazioni nel nostro Paese, è pur vero che stanno assumendo una consistenza inimmaginabile fino a poco tempo fa, soprattutto grazie alla spinta che arriva dal noleggio a lungo termine.

Secondo le rilevazioni di Aniasa, nei primi nove mesi del 2020 le immatricolazioni delle ibride plug-in sono balzate del 225%, arrivando a quota 5.229, mentre le elettriche sono cresciute del 125% a quota 6.132. Il noleggio costituisce il 42% di tutto il mercato nazionale delle ibride e il 35% nel comparto delle elettriche. Nel complesso, copre il 38% delle vetture elettrificate, un punto percentuale in più rispetto a quanto rilevato nel periodo gennaio-settembre 2019.

Di pari passo cresce la penetrazione delle immatricolazioni elettrificate sul totale del mercato noleggio: mentre

nei primi nove mesi del 2019 le ibride elettriche plug-in erano sostanzialmente assenti, nello stesso periodo di quest'anno sono arrivate al 2%. Quanto alle elettriche "pure", l'incidenza è passata dall'1 al 3%. In sostanza, oggi cinque automobili ogni cento immesse nel mercato del noleggio sono elettrificate.

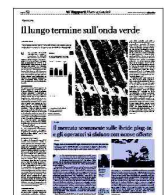
Sono diversi i motori alla base di queste tendenze. In primo luogo c'è la crescente sensibilità ambientale di molte aziende, che si sono dotate di codici regolamentari molto rigorosi sul fronte della sostenibilità e per le quali scegliere veicoli green risulta come un bollino da utilizzare nelle strategie di comunicazione. Quindi incide l'evoluzione dell'industria elettrica per la mobilità, con i prezzi delle autovetture che scendono e le colonnine per le ricariche che si moltiplicano. Le auto elettrificate, inoltre, sono tra i maggiori campi di applicazione concreta dell'innovazione tecnologica. Infine una spinta importante arriva dall'offerta di noleggio a lungo termine, con numerosi operatori che si fanno concorrenza anche attraverso proposte convenienti dal punto di vista economico per le aziende clienti che fanno scelte green sul fronte dell'alimentazione. - **I.d.o.**



Giuseppe Benincasa
direttore generale
Aniasa



1 Le auto ecologiche sono ormai il futuro del noleggio



Il forum

Gli operatori “Gli incentivi non bastano adesso serve un vero piano”

MILANO

Serve una strategia nazionale sulla mobilità non incentivi una tantum. È questa la richiesta emersa durante il #ForumAutoMotive dedicato ai temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora. «Manca sempre un approccio globale a queste tematiche – spiegano in una nota gli organizzatori – Gli incentivi messi in campo dal governo hanno dato ossigeno alla filiera nel periodo in cui sono entrati in vigore, ma oggi non bastano. E gli ordini e le trattative di acquisto sono nuovamente in forte calo». Qualche dato che rende l'idea del fenomeno lo fornisce Adolfo De Stefani Cosentino,

presidente di Federauto: «Il mese di ottobre era iniziato bene, ma le trattative sono scese negli ultimi giorni e in modo particolare nelle regioni in cui il Covid 19 si sta facendo sentire con più forza. Faremo fatica ad arrivare a 1 milione e 400mila macchine (-26%)».

Tante le richieste delle singole categorie che fanno parte del comparto. C'è chi chiede un bonus per la conversione a Gpl o gas naturale delle auto già circolanti Euro 4 e 5 alimentate con carburanti tradizionali. E chi, come Aniasa, che rappresenta il noleggio, che chiede incentivi anche sull'usato. «Questi – spiega il presidente Massimiliano Archiapatti – consentirebbero di raggiungere fasce di popolazione con minore possibilità di spesa, coloro che non sono stati toccati dai bonus sul nuovo». Il mondo dell'autotrasporto è a sua volta preoccupato e vorrebbe un'azione mirata del governo: «C'è grandissima incertezza per l'ultimo trimestre del 2020 e l'inizio del 2021» ha osservato Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, l'associazione che rappre-

senta l'industria dell'automotive. «I target in termini di riduzione delle CO2 oggi sono difficilmente raggiungibili e si rischiano multe miliardarie per le case costruttrici. Bisogna avere un approccio olistico, in particolare per affrontare in modo efficace il passaggio alle nuove motorizzazioni, mettendo mano seriamente a un piano infrastrutturale». – **st.a.**

C'è chi chiede un bonus per la conversione a Gpl o gas naturale e chi, come Aniasa, vuole sostegni anche sull'usato

L'opinione



I target in termini di riduzione delle CO2 oggi sono difficilmente raggiungibili e si rischiano multe miliardarie per le case costruttrici

GIANMARCO GIORDA
DIRETTORE DI ANFIA

