

Resiste il lungo termine, crolla il breve tre anni in salita per tornare a livelli 2019

MARCO FROJO

La stagione estiva è finita e per il settore dell'autonoleggio è il momento di un primo bilancio. I mesi più importanti per il noleggio a breve termine sono infatti alle spalle, mentre quello a lungo termine ha avuto modo di valutare l'impatto del coronavirus. «Il quadro presenta luci e ombre – inizia a ragionare Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione di settore Aniasa – Con le prime concentrate nel business del lungo termine e le seconde in quello del breve termine».

I NUMERI DEL SEMESTRE

Nel periodo gennaio-giugno il noleggio a lungo termine (Aniasa pubblica solo i dati semestrali vista la sostanziale stabilità di questo business) ha visto diminuire il suo giro d'affari (-5,9%) ma questo calo è dovuto esclusivamente all'attività di vendita dell'usato e ai servizi di fleet management, mentre il core-business, la fornitura di auto aziendali, ha messo a segno addirittura un progresso (+3%). «Sono diminuiti molto i rinnovi delle flotte, fenomeno che ha portato a un deciso calo delle immatricolazioni, ma le imprese non hanno affatto rinunciato ad avere un parco macchine a noleggio invece che di proprietà. I vantaggi sono ormai assodati: alla luce dell'incer-

tezza che aleggia sull'economia, inclusa quella sull'opportunità o meno di proseguire con lo smart working, molte aziende hanno semplicemente deciso di prolungare i contratti in essere».

Ben diverso è invece il discorso per il noleggio a breve termine, che è andato incontro a un vero e proprio tracollo. Il periodo aprile-giugno, che includeva la festività pasquale, si è chiuso con un calo del 75%, mentre quello luglio-settembre potrebbe attestarsi su un -50% nel caso in cui i numeri sorprendano in "positivo", mentre in caso contrario si potrebbe arrivare fino a un -65%. «In alcune zone del Belpaese, ovvero nel Meridione e nelle Isole, il turismo nazionale ha svolto un importante ruolo di sostegno, mentre è completamente mancata la componente internazionale e in particolare modo sono mancati i clienti di lunga tratta, cioè americani e cinesi, che noleggiavano le auto per almeno 10-14 giorni ed hanno bisogno di vetture più grandi perché portano con sé molti bagagli». La notizia peggiore non è però quella del tracollo del fatturato di quest'anno, a cui le imprese di autonoleggio hanno fatto fronte riducendo parchi auto e orari di apertura, ma le prospettive future. Secondo le stime dell'Enit, l'ente nazionale italiano per il turismo, la ripresa sarà molto lenta e ci vorranno almeno tre anni per tornare ai livelli pre-Covid.

IL QUADRO NORMATIVO

«Per il settore la situazione resterà

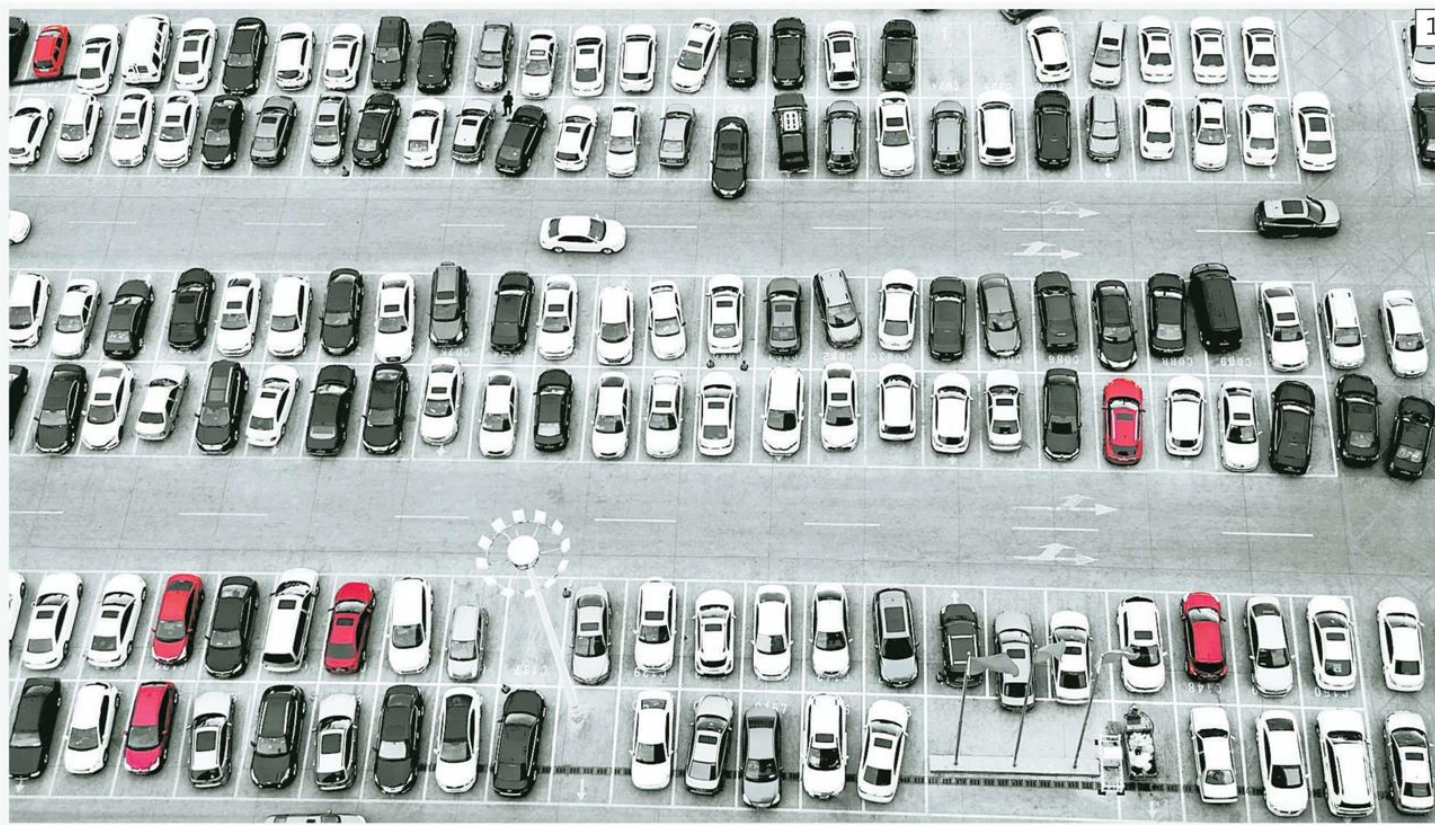
Il presidente di Aniasa Archiapatti: "Diminuite le immatricolazioni ma le aziende non rinunciano al parco auto. Da incentivare gli acquisti del nostro usato Euro 6 per sostituire le vetture più inquinanti"

pesantissima fino a che non si riuscirà a tornare agli arrivi negli aeroporti del 2019. La nostra attività è strettamente legata a quel dato, che nel mese di luglio ha fatto segnare un drammatico -90%». Una buona notizia per gli specialisti dell'autonoleggio è di recente arrivata sul fronte delle normative: nel decreto legge Semplificazione è stato tolto il divieto di noleggio per taxi e Ncc. «È stato finalmente abbattuto un anacronistico ostacolo alla mobilità sicura e sostenibile nelle nostre città, consentendo ai taxi e ai noleggiatori con conducente di poter prendere a noleggio il proprio veicolo. Una novità destinata a incidere positivamente sugli operatori che potranno così evitare di immobilizzare ingenti capitali per la propria attività e accedere a tutti i servizi inclusi nel noleggio, disponendo di vetture più sicure e con emissioni ridotte. Ora chiediamo di superare un altro ostacolo ingiustificabile, consentendo di noleggiare veicoli con portata superiore a 60 quintali».

L'altro terreno di confronto con il governo riguarda gli incentivi per l'acquisto di vetture Euro 6 usate: «Non tutti hanno i soldi per comprarsi una macchina elettrica nuova. Riteniamo che il nostro parco auto usato, composto interamente da Euro 6, possa essere un'ottima soluzione per sostituire le vetture più inquinanti che circolano sulle strade italiane» conclude Archiapatti.



Peso: 80%



Il personaggio

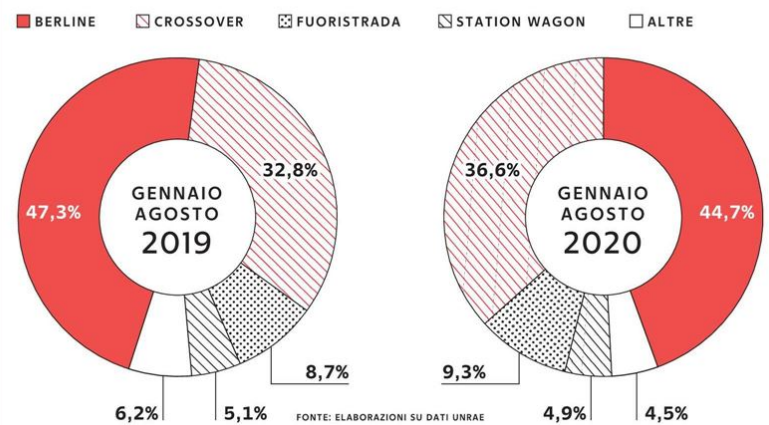


Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa
l'associazione di Confindustria
che rappresenta le società
dell'autonoleggio

1 I piazzali delle auto a noleggio delle aziende hanno subito una drastica riduzione del rinnovo dei mezzi

I numeri

L'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI AUTO PER CATEGORIA



Peso: 80%

Alla riscossa con hi-tech e flessibilità

LUIGI DELL'OLIO

La sensazione è che il peggio sia alle spalle. Passato il lockdown, con le successive difficoltà della ripartenza, tra gli operatori del noleggio a lungo termine torna un moderato ottimismo. Con ogni probabilità il 2020 chiuderà con i principali indicatori in calo nel confronto con il 2019, ma su livelli migliori rispetto a quanto prospettato all'inizio dell'estate. Intanto il settore reclama interventi legislativi per favorire la transizione green. Dalle rilevazioni di Aniasa emerge che il periodo gennaio-agosto si è chiuso con un crollo delle immatricolazioni nell'ordine del 33,8% rispetto al medesimo periodo del 2019, a quota 193.386 di unità.

Una performance sostanzialmente in linea con il canale dei privati, che ha ceduto il 33,4% (754.968), e sensibilmente migliore rispetto al breve termine, con immatricolazioni più che dimezzate (-59,2%) da un anno all'altro, a quota 123.718. Se poi si restringe l'analisi al comparto dei veicoli leggeri (fino a 3,5 tonnellate), i primi otto mesi del 2020 sono risultati in calo del 28,6%, per un totale di 27.985 veicoli. Una performance comunque migliore di dieci punti percentuali rispetto al breve termine.

L'INNOVAZIONE GUIDA LA RIPRESA

Detto di quel che è stato, il sentiment degli operatori indica che è in atto un processo se non proprio di normalizzazione rispetto ai livelli

pre-Covid, quanto meno di recupero dal picco negativo toccato durante i mesi del lockdown. Di positivo c'è soprattutto la consapevolezza che il settore può contare su punti di forza strutturali, a cominciare dalla forte propensione all'innovazione degli operatori, per proseguire con la crescente attenzione della clientela verso i temi della sostenibilità, declinata nella duplice destinazione economica e ambientale.

«Ci aspettiamo una crescita della nostra flotta rispetto al 2019 e, pur avendo dovuto rivedere come tutti gli obiettivi iniziali, siamo soddisfatti della resilienza dimostrata in un anno così complesso» spiega Štefan Majtán, direttore generale di Arval Italia. Che fa riferimento in primo luogo alla capacità di garantire la continuità del servizio anche nelle settimane del confinamento.

In questo periodo, una delle richieste più frequenti da parte delle aziende è la flessibilità. Per questo la società ha puntato molto su Arval Mid Term, offerta di noleggio da uno a 24 mesi che non prevede anticipo iniziale e permette di modificare le condizioni senza penali. Tra le novità, vi è l'alleanza con Nobis Assicurazioni da cui ha preso corpo "Noleggio Protetto", una polizza assicurativa che tutela il contraente in caso di perdita del posto di lavoro per giustificato motivo oggettivo, di grave invalidità a seguito di infortunio e in caso di ricovero ospedaliero.

Sul medesimo sentiero si muove Ald Automotive con Ald Flex, che offre la libertà di un canone fisso senza anticipo e la flessibilità di contratti senza vincoli di tempo, da uno a 24 mesi. Il cliente può scegliere tra tutti i segmenti presenti sul mercato e restituire il veicolo in qualsiasi momento senza penali. Una soluzione

che consente di prendere un'auto anche solo per un periodo particolare, in occasione di un lavoro stagionale, oppure magari per provare i vantaggi e i servizi del noleggio a lungo termine. La flessibilità è assicurata dalla mancanza di anticipo e della possibilità di restituzione libera e senza penali di rientro.

ATTENZIONE ALL'AMBIENTE

Alberto Viano, amministratore delegato LeasePlan Italia, conferma che la situazione è in parziale miglioramento. In particolare, sottolinea, «cominciamo a vedere risultati incoraggianti sulle alimentazioni full electric e ibride».

Leaseplan punta sulla mobilità integrata, con un modello che prevede l'uso di più veicoli, in modo da ottimizzare gli spostamenti utilizzando in ogni momento il mezzo più adatto e mantenendo attenzione alla sostenibilità ambientale. Ad esempio con la promozione del noleggio a lungo termine del monopattino elettrico insieme a quello di una vettura (anche termica), un'offerta che permette di compiere l'ultimo tratto con un modello pieghevole da tenere nel bagagliaio o in ufficio senza ingombro.

Viano chiede «un intervento del legislatore organico e coordinato per dare vita a un sistema sostenibile». Inoltre chiede di destinare le risorse del Recovery Fund a «un grande e regolato progetto di infrastruttura elettrica per la mobilità di persone e merci a carattere nazionale che coinvolga tutto il Paese». Il paragone è con il Secondo dopoguerra, quando fu lanciato un piano per la realizzazione di una rete autostradale per motorizzare la Penisola, da aggiornare ora in chiave green.

Da Arval ad Ald e LeasePlan, i punti di forza delle società: dotazioni innovative, tariffe a consumo, offerte di mobilità integrata (auto più monopattino), nuove soluzioni assicurative

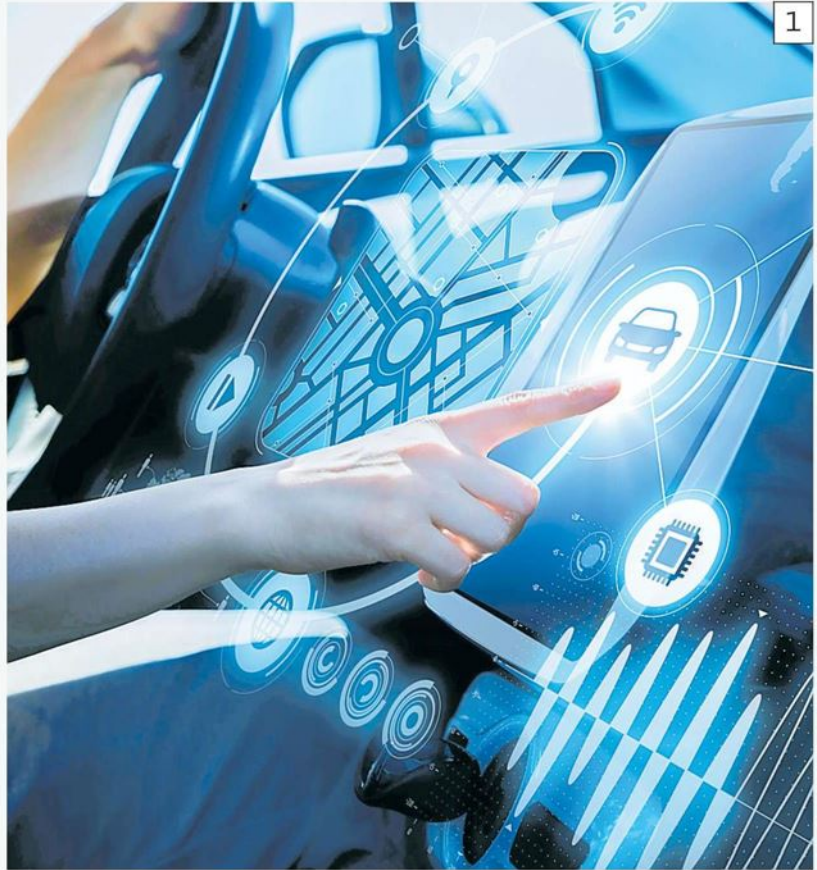
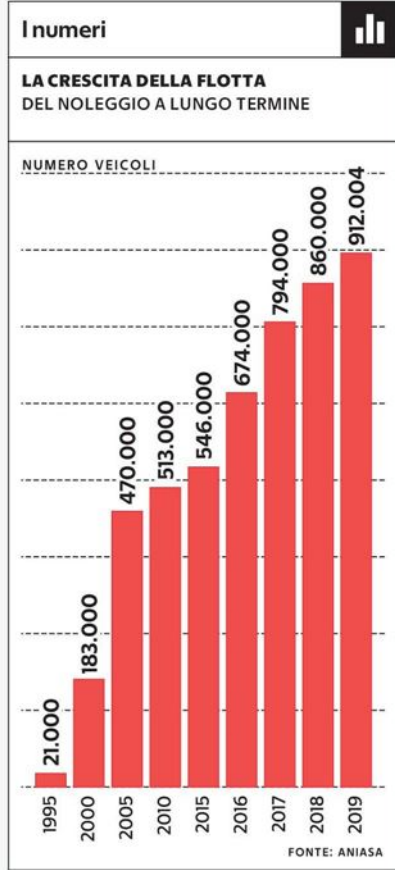
L'opinione

Serve una legge per dare vita a un sistema sostenibile. E che il Recovery Fund finanzi un grande progetto di infrastruttura elettrica

ALBERTO VIANO
AD LEASEPLAN ITALIA



Peso: 57%



1



Peso: 57%

I ladri scelgono il lusso

SIBILLA DI PALMA

I furti d'auto in Italia sono in graduale calo, ma non nel settore del noleggio a breve termine che continua anche a risentire della pandemia di Coronavirus, tra crisi dei turisti e privati che preferiscono utilizzare l'auto di proprietà. In un recente report l'Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, rileva come lo scorso anno sono stati 1.800 le vetture e i furgoni sottratti (perlopiù in Campania, Puglia, Sicilia, Lazio e Lombardia dove si concentra il 90% dei casi), in crescita dell'11% rispetto al 2018. Secondo l'indagine, che parla di danni per gli operatori pari a 12,5 milioni di euro, negli ultimi anni i criminali hanno scelto di concentrarsi sulle auto più costose e dunque più appetibili per la vendita dei pezzi di ricambio sul mercato nero e per l'esportazione nei Paesi dell'Est. Questo ha portato a una crescente attenzione per i veicoli impiegati nel noleggio a breve termine in quanto si tratta di vetture sempre nuove e che molto di frequente non vengono custodite in modo adeguato dalla clientela. Un problema che, osserva Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa, è stato acuito dall'epidemia di Covid 19: «Durante il lockdown, infatti, le vetture dei privati sono rimaste ferme in garage e questo ha fatto sì che i ladri si rivolgero verso i veicoli a noleggio che

invece hanno continuato a circolare».

CRESCIE IL RECUPERO DELLE AUTO RUBATE

In questo contesto si distinguono comunque i dati positivi relativi ai recuperi delle vetture a noleggio rubate che lo scorso anno hanno raggiunto la soglia record del 50%. In particolare, sono state 890 le vetture riconsegnate al proprietario nel 2019, in aumento del 12,5% rispetto al 2018, che a sua volta aveva visto un incremento sul 2017 del 44,9%. Merito degli investimenti delle società di noleggio a breve termine che negli ultimi anni hanno dotato la propria flotta di dispositivi telematici capaci di supportare le forze dell'ordine nel rilevamento della posizione del veicolo e di guidarle così nel recupero. Su questo fronte va però detto, osserva Benincasa, «che a essere ritrovato spesso è solo un relitto che comporta anche dei costi per il suo smaltimento non coperti dalle polizze assicurative. Sono inoltre in crescita i furti parziali, ovvero che riguardano navigatori e altri componenti delle auto, con danni per i proprietari che ammontano a diverse migliaia di euro. Ecco perché la nostra attenzione è concentrata sulla fase di prevenzione, ovvero sullo studio di diverse tipologie di antifurto. Siamo inoltre molto attivi nella sensibilizzazione della clientela che può giocare un ruolo importante in questo senso».

UNA SITUAZIONE CHE RESTA DIFFICILE

Intanto per il settore prosegue il momento delicato dovuto alla fase post Covid: «Anche durante la pausa estiva

non siamo tornati sui volumi degli anni precedenti. Si è infatti verificato un calo di attività del 50% rispetto alla scorsa stagione. Questo perché si è viaggiato poco e anche chi si è spostato ha preferito utilizzare la vettura di proprietà». Si muovono in controtendenza i furgoni, «segmento che non si era fermato neppure durante il lockdown perché utilizzato per le consegne dalla grande distribuzione e che continua a vivere una fase positiva anche oggi grazie alla ripresa delle attività commerciali ed edilizie». I furgoni però, osserva il direttore generale, «rappresentano solo una piccola quota di questo mercato e non possono dunque compensare le perdite causate dal mancato noleggio delle vetture».

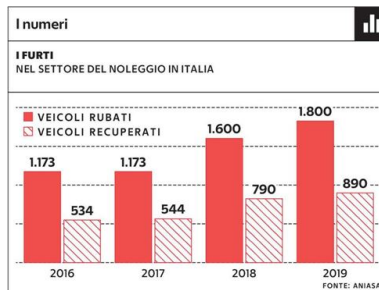
Anche nei prossimi mesi la situazione si preannuncia difficile, considerato che «non avremo l'incidenza turistica degli scorsi anni. Per questo ci stiamo concentrando sul segmento business che appare promettente alla luce della riapertura degli uffici e del ritorno fisico in azienda». Per consentire la ripartenza del settore, secondo Benincasa, andrebbero infine attuati alcuni provvedimenti. Dal ripristino del superammortamento, «che quando in passato è stato attivato ha rappresentato anche un volano per le entrate dello Stato», all'adeguamento della fiscalità del settore ai parametri europei, «considerato che siamo l'unico paese in cui non è prevista la detraibilità al 100% dell'auto aziendale».

Aumentano i furti delle auto più costose. Il fenomeno colpisce soprattutto il breve termine. Il 50% dei veicoli viene recuperato grazie a strumenti di sicurezza sempre più sofisticati

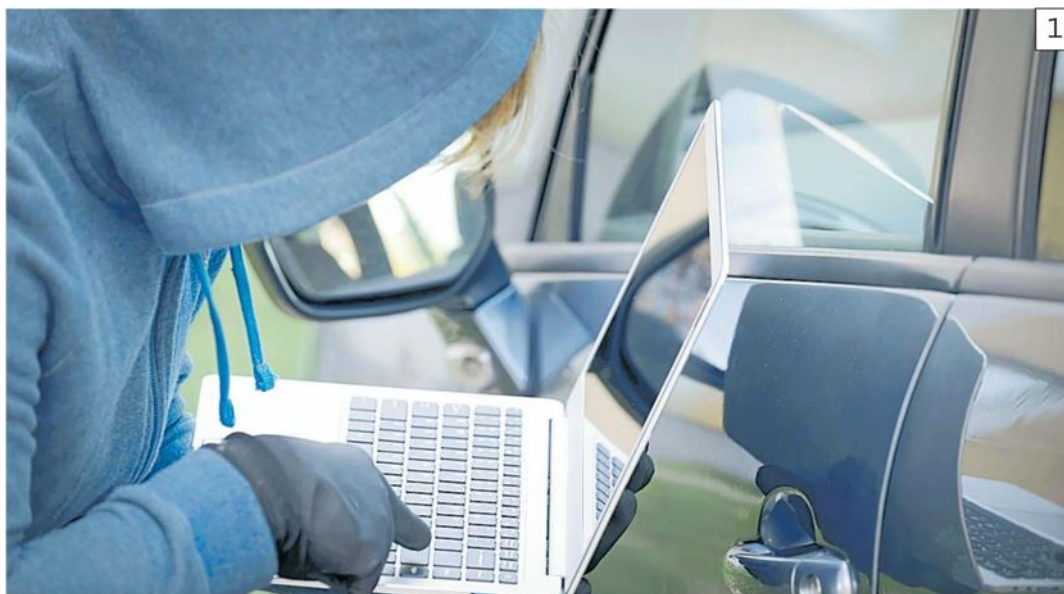
L'opinione

Per rilanciare il settore servono il ripristino del superammortamento e un fisco meno oppressivo che sia in linea con il resto dell'Europa

GIUSEPPE BENINCASA
DIRETTORE GENERALE DI ANIASA



Peso: 49%



Peso:49%

Il caso

Sharing in fuga dal disastro

ANDREA FROLLÀ

“**N**el 2019 abbiamo assistito a una crescita significativa del numero degli iscritti ai servizi di car sharing e a una stabilizzazione degli utenti attivi (coloro che hanno effettuato almeno un noleggio nell’arco di un semestre, ndr), ma la pandemia ha interrotto bruscamente questi trend, facendo crollare i noleggi del 90% a marzo e aprile. Il calo drastico è stato inevitabile e, nonostante la ripresa graduale delle attività, anche adesso si viaggia su livelli inferiori del 70-75% rispetto allo scorso anno tra fatturati, noleggi e chilometri percorsi». Lo scenario delineato ad Affari&Finanza da Alberto Valecchi, coordinatore della sharing mobility dell’Associazione nazionale dell’industria dell’autonoleggio e dei servizi automobilistici (Aniasa), non lascia spazio alle interpretazioni: l’impatto della pandemia sul car sharing italiano è stato devastante e, in assenza di interventi ad hoc, il settore rischia una crisi di lungo periodo. Se da un lato il lockdown ha causato un blocco pressoché totale della mobilità condivisa, spingendo gli operatori a concentrare le flotte in prossimità dei poli ospedalieri per offrire al personale medico un’alternativa all’auto privata e soprattutto al trasporto pubblico, gli effetti collaterali della pandemia hanno fatto il resto.

L’EFFETTO TSUNAMI

Non a caso, i numeri rilevati nei mesi di lockdown e le stime per l’anno in corso disegnano un quadro preoccupante.

Nel periodo marzo-maggio, infatti, il car sharing ha bruciato quasi 11 milioni di euro di ricavi, segnando un calo del 76% rispetto allo stesso trimestre del 2019, e ha registrato un doppio crollo dei noleggi (da 2,8 milioni a 692 mila) e dei chilometri percorsi (da 20,8 a poco più di 5 milioni). Il problema, spiega Valecchi, è che non c’è traccia di una ripresa. «La mobilità non ha ancora ripreso a pieno regime e su questa difficoltà incidono diversi fattori. Penso in particolare allo smart working, che ha ridotto all’osso la mobilità business, soprattutto in città come Milano e Roma. O al falso mito del car sharing come volano dei contagi, smontato dalla studio pubblicato recentemente da Quattroruote. Purtroppo le previsioni di fine anno non fanno ben sperare perché il rimbalzo da giugno in poi non ci sarà - prevede il coordinatore della sharing mobility di Aniasa - Finché prevarranno questi nuovi approcci di business e di mobilità difficilmente si tornerà ai livelli pre Covid e, in ogni caso, ci vorrà almeno un anno». Nel frattempo gli operatori stanno comunque cercando di reinventarsi, soprattutto diversificando l’offerta (non solo tariffa al minuto ma anche pacchetti giornalieri, soluzioni settimanali e formule weekend). Sforzi che senza una ripresa dei flussi rischiano però di risultare vani.

LE SABBIE MOBILI

L’auspicio del comparto è che il governo centrale e le amministrazioni locali intervengano quanto prima per evitare le sabbie mobili, riconoscendo al car sharing un ruolo di primo piano nel rilancio della mobilità sostenibile. «Ormai la sharing mobility è entrata a pieno titolo nello sviluppo del futuro, specialmente in te-

ma di mobilità cittadina e di sostenibilità ambientale. Del resto, ogni macchina in condivisione toglie dalla circolazione circa nove macchine private - ricorda Valecchi - Il Governo e le amministrazioni locali stanno investendo sulla mobilità condivisa ma i punti irrisolti sono tanti, emergenziali e non. Ad esempio, gli operatori hanno chiesto la sospensione dei canoni 2020 e la riduzione dei canoni 2021 senza ricevere alcuna risposta. Abbiamo un Codice della strada che risale agli anni ’90 e che quindi non contempla la condivisione. E ancora, la sharing mobility viene raramente intesa come un servizio complementare al trasporto pubblico locale, che come tale va sostenuto con aree di parcheggio riservate, zone controllate e altre misure». La sfida sarà dunque trovare una sintesi tra le istanze private e le esigenze pubbliche. Difficile ma non impossibile. «Anche se spesso ci scontriamo con le orecchie da mercante, l’interlocuzione con le amministrazioni è costante. Vogliamo offrire un servizio migliore e coprire le periferie - conclude Valecchi - ma abbiamo bisogno di essere messi in condizioni di farlo e soprattutto di farlo bene, valorizzando gli investimenti e garantendo la sostenibilità economica».

Caduta da capogiro e ripresa lontana. Alberto Valecchi di Aniasa: “Il governo punti sulla condivisione per rilanciare la mobilità sostenibile”



Peso:44%

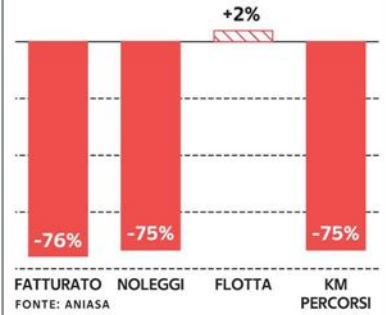


Inumeri



**L'IMPATTO
DEL COVID 19 SUL CAR SHARING IN ITALIA**

VAR. % MAR-MAG 2020/ MAR.-MAG 2019



FONTE: ANIASA



Peso: 44%

IL DL SEMPLIFICAZIONI

Taxi e Ncc, cancellato il divieto di noleggio

L'obiettivo è ridurre la burocrazia, favorire la concorrenza e accelerare la transizione del Paese verso il digitale. Lo spirito del Dl Semplificazioni approvato nei giorni scorsi trova applicazione, oltre che negli ambiti della pubblica amministrazione, della rigenerazione urbana e della banda larga, anche in quello del noleggio. Con il legislatore che ha deciso di cambiare radicalmente rotta rispetto all'orientamento tradizionale facendo cadere il divieto di noleggio per Taxi e Ncc. Quest'ultimo è il servizio di noleggio con conducente e dal primo si differenzia principalmente per due ragioni: il driver non può sostare in una pubblica piazza, ma deve tornare in rimessa alla fine di ogni prestazione; la tariffa viene concordata dalle parti prima della prenotazione attraverso l'accettazione di un preventivo.

La decisione del legislatore fa felice Aniasa, che da tempo si batteva per far cadere il divieto.

«Una novità destinata a incidere positivamente sugli operatori, che così potranno evitare di immobilizzare ingenti capitali per la propria attività e accedere a tutti i servizi inclusi nel noleggio, disponendo di vetture più sicure, correttamente mantenute e con emissioni ridotte», sottolinea il presidente dell'associazione Massimiliano Archiapatti.

Probabilmente sulla posizione del Governo ha inciso, oltre alla consapevolezza di dover semplificare il quadro normativo per spingere la produttività dell'economia, anche la congiuntura attuale, che ha penalizzato tassisti e conducenti Ncc. Con il crollo del turismo e un crescente numero di aziende che ha adottato soluzioni di smartworking, infatti, molti professionisti sono in sofferenza.

Archiapatti si dice entusiasta «perché è stato superato un ostacolo all'innovazione e alla fruizione di forme di mobilità innovative non previste in un Codice della strada elaborato oltre 25 anni

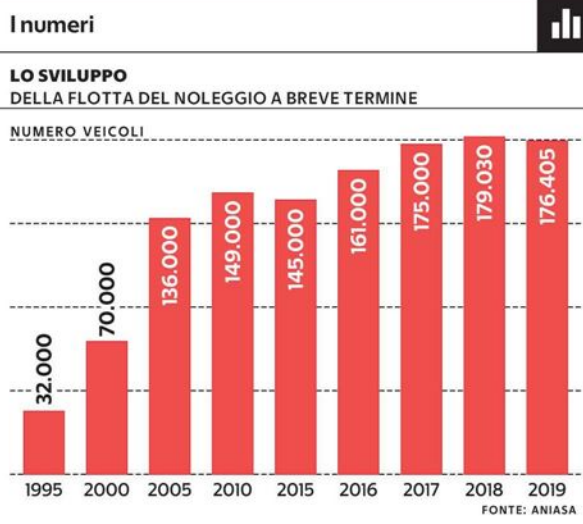
fa e che evidenzia da tempo profili anacronistici e di sostanziale inadeguatezza». Il riferimento è al fatto che il Codice risale al 1992, quando sulle strade italiane circolavano 31 mila veicoli a noleggio a lungo o breve termine contro oltre un milione di oggi. «Ora chiediamo di superare un altro ostacolo ingiustificabile», rilancia il presidente di Aniasa, «consentendo di noleggiare veicoli con portata superiore a 60 quintali, possibilità oggi prevista solo tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi. Una limitazione, questa, presente solo in Portogallo e in Spagna e che indebolisce la competitività delle aziende di trasporto nazionali». - I.d.o.

Aniasa saluta con favore il provvedimento come un colpo alla burocrazia: «Ma adesso è necessario superare altri ostacoli che sono ingiustificabili»

-33,8

PER CENTO

Il calo delle immatricolazioni registrato nel periodo gennaio-agosto



In touch screen si comandano tante funzioni innovative delle auto



Peso:28%