

Mercato

Il Rapporto Aniasa 2018

Come tutto lo scenario automobilistico, anche il mondo delle flotte attraversa una fase di quasi frenetica evoluzione in cui le classificazioni tradizionali assumono contorni sempre più sfumati per l'emergere di nuove formule come il car sharing e per l'accavallarsi di competenze un tempo nettamente separate. Gli operatori del noleggio a breve termine tendono a offrire soluzioni di più lungo respiro, il «rent to rent», cioè l'affitto di vetture dai «cugini» specializzati nel lungo termine (nato per soddisfare esigenze di carattere temporaneo come l'alta stagione turistica) sta diventando una prassi costante, e aumentano le

aziende che si attrezzano per offrire al cliente qualsiasi tipologia di noleggio, a prescindere dalla durata.

Un «mare magnum» che risente - adeguandosi - della rivoluzione che sta ridisegnando il mondo automotive e che, al di là delle grandi sfide tecnologiche come la guida autonoma e la propulsione elettrica, deve affrontare anche il cambiamento culturale che vede i consumatori guardare all'automobile con un approccio diverso, sempre più spesso sensibile alla disponibilità piuttosto che alla proprietà del veicolo. Un trend che giustifica l'attenzione che il noleggio a lungo termine sta prestando alla clien-

tela privata, una fetta di mercato finora trascurata ma oggi accreditata di grandi potenzialità, con il conforto di numeri ancora limitati, ma in promettente e rapida crescita.

È un'evoluzione che in prospettiva potrebbe mettere in discussione la rappresentatività della tradizionale suddivisione del mercato automobilistico nelle grandi macro-aree costituite dai privati, dal noleggio a breve termine, dalle flotte (comprensivi di acquisti diretti, leasing e noleggio a lungo termine) e dalla non trascurabile voce «case e concessionari» sotto la quale si celano i famigerati «chilometri zero» che qualcuno considera





un'esecrabile forzatura, mentre per altri sono semplicemente un canale di vendita alternativo.

Sono queste le voci, ulteriormente arricchite e affinate, che forniscono la base statistica al Rapporto Aniasa, la cartina di tornasole sullo stato di salute delle flotte con cui l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, aderente a Confindustria, illustra annualmente la situazione e le prospettive del comparto. Nel quadro disegnato dalla 18a edizione del Rapporto presentata a Milano si nota l'alternanza di luci e ombre in un 2018 partito a passo di carica, con risultati del noleggio che nel primo semestre hanno toccato punte di crescita fino al 20% rispetto all'anno precedente, e una seconda parte dell'anno più problematica che ha influito negativamente sul dato finale di un mercato complessivo che dopo quattro anni di crescita ininterrotta ha chiuso in calo del 2,9% rispetto al 2017, soprattutto a causa del forte arretramento delle immatricolazioni a "case e concessionari" mentre i privati, pur con numeri diminuiti del 2%, hanno visto lievitare la loro quota di mercato dal 56,6 al 57,1%.

In questo contesto che il presidente dell'Aniasa Massimiliano Archiapiatti ha definito "difficile da interpretare per l'in-

flusso sul business di cause esterne come le nuove procedure di omologazione Wltp, più realistiche delle precedenti Nedc, e la campagna anti-diesel che hanno imposto alle case un pesante rinnovo degli stock", il mondo del noleggio ha confermato il tradizionale ruolo anticiclico nei momenti di difficoltà: su base annua, il fatturato nel 2018 è cresciuto del 10% a 6,858 miliardi di euro, la flotta circolante è passata da 977.000 a 1.092.000 veicoli (+11,8%) e le immatricolazioni del comparto hanno chiuso in positivo, seppure nella più contenuta

misura dello 0,4%.

Se si passa dall'analisi cumulativa a quella specifica delle due grandi categorie del noleggio, che insieme rappresentano circa un quarto del mercato totale, si nota come il breve termine, con la sua flotta media di 130.000 veicoli, abbia consuntivato un fatturato di 1,2 miliardi di euro, in crescita dell'1,8% rispetto al risultato del 2017, imputabile soprattutto alla consistente impennata dei servizi accessori (+ 14,6%) che ha consentito di compensare ampiamente il calo del 2,5% del fatturato di base, ➔





penalizzato dalla riduzione dei prezzi, poiché il costo medio giornaliero del noleggio si è attestato nel 2018 a 33,8 euro contro i 34,8 dell'anno precedente. Ben diversi i numeri che quantificano il noleggio a lungo termine, la cui flotta di oltre 900.000 veicoli ha generato un fatturato di 5,5 miliardi di euro (+12% rispetto ai 4,9 del 2017) grazie a un parco clienti che per gli operatori associati ad Aniasa è rappresentato da 77.000 aziende e da 2.900 enti e istituzioni riferibili alla pubblica amministrazione.

La principale novità – e la grande promessa – del settore è però rappresentata dalla progressiva apertura ai privati alla quale accennavamo all'inizio: il numero di coloro che – sprovvisti di partita Iva – hanno preferito il noleggio a medio-lungo termine, rinunciando alla classica proprietà dell'auto, è passato dai 25.000 contratti sottoscritti nel 2017 (quando questa pratica ha mosso i primi passi) ai 40.000 dell'anno successivo, con la prospettiva di chiudere il 2019 superando quota 50.000.

A proposito del 2019, le prime rilevazioni parlano di una partenza positiva per quanto riguarda il giro d'affari complessivo, cresciuto nel corso del primo trimestre del 9% a 1,679 miliardi, ai quali fa riscontro un'evidente contrazione (-14%) delle immatricolazioni scese nei tre mesi a 138.000 unità, con un calo più evidente (-19,7%) tra gli operatori del

breve termine, mentre nel caso del lungo termine la frenata è stata "solo" del 10,7%. Sono due facce della stessa medaglia che alla sensazione di un mercato sostanzialmente in salute (anche se tre mesi sono ovviamente pochi per trarne delle valutazioni definitive) affianca qualche motivo di preoccupazione legato soprattutto all'incertezza economica e politica che spinge la clientela del Nlt a rinviare le decisioni o a orientarsi verso la proroga dei contratti in essere in attesa che la situazione si chiarisca.

Tra gli altri temi "caldi" affrontati dal presidente Archiapiatti c'è quello riguardante le tipologie di alimentazione coinvolte in uno scontro ideologico in cui i pregiudizi prevalgono su qualsiasi considerazione tecnica, un confronto che ripropone in chiave automobilistica quella voglia di contrapposizione frontale che sembra pervadere – non solo in Italia – tutti gli aspetti della vita politica, economica e sociale. Una situazione che nei primi quattro mesi del 2019 ha visto le immatricolazioni italiane di vetture a gasolio scendere al 43,1% del totale perdendo – sia pure per soli due decimi di punto – una leadership durata quindici anni.

Un trend quale il noleggio sembra astenersi, visto che nel 2018 ha immatricolato il 70% di veicoli a gasolio, un calo leggero rispetto a quello ben più consistente dei modelli a benzina. Del «vuoto» che

così si è creato hanno approfittato le alimentazioni alternative che con 33.000 acquisizioni hanno raggiunto nello specifico mercato il 7,5% di quota, raddoppiando il dato dell'anno precedente. Percentualmente spettacolare (+150%), ma numericamente ancora poco significativo il boom delle 2.800 auto elettriche immatricolate dalle società di noleggio vale il 60% delle nuove vetture a batteria consegnate in Italia lo scorso anno. Una velocità del tutto opposta è quella tenuta da un'altra formula di mobilità che, assieme alla "Digital automotive" dedicata alle problematiche dell'auto connessa, è appena entrata nelle «competenze» Aniasa: il car sharing. Con i suoi 33.000 utilizzatori quotidiani è una goccia nel mare della mobilità condivisa che ogni giorno fa viaggiare un milione di italiani, ma vanta consistenti tassi di crescita soprattutto nei grandi centri urbani.

Lo evidenzia il Rapporto, rilevando che gli 11.870.000 noleggi effettuati nel 2018 equivalgono a un aumento del 26,5% rispetto all'anno precedente. Si tratta, come detto, di un'alternativa valida soprattutto nei maggiori centri urbani. Non a caso sono Milano e Roma a fare la parte del leone: nelle due metropoli si concentrano infatti 5.200 delle 6.600 vetture che compongono la flotta oggi in attività e l'81% degli oltre 1,8 milioni di italiani che si sono iscritti al servizio. ■