

## Il noleggio sostiene la filiera

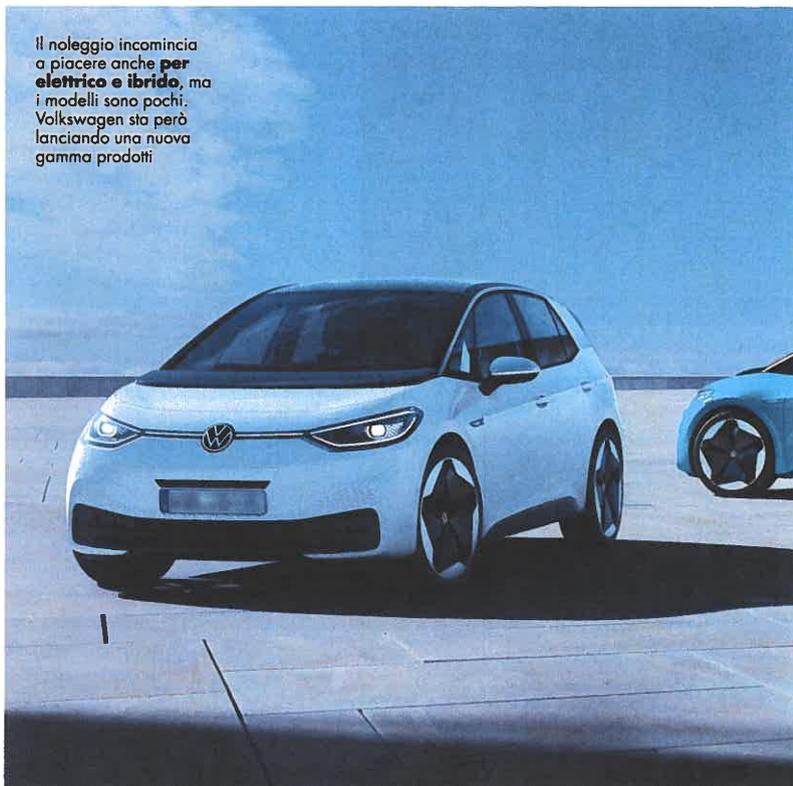
Giro di boa per il mercato auto dopo un primo semestre sfavorevole (-2,2% di immatricolato) arginato dal noleggio, che continua la ripresa sui livelli del 2018 e che pesa per il 27% sull'immatricolato totale. Quali sono le proiezioni 2019 e quale l'impatto del sistema ecobonus/malus? Ne parliamo con Pietro Teofilatto, Direttore NLT di Aniasa, l'associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici

Francesca Sirimarco

**D**irettore, facciamo il punto su questo primo semestre per il mercato dell'auto e del noleggio...

«Dopo l'andamento debole dei primi mesi, il mercato auto nostrano chiude il primo semestre in negativo, registrando un calo del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2018, con 42.000 auto immatricolate in meno. Il noleggio riprende quota, superando le 300mila immatricolazioni, e si conferma il vettore trainante della filiera auto. Abituati a vedere da oltre cinque anni percentuali di crescita a due cifre per il noleggio, qualche interrogativo era sorto a marzo scorso, constatando per la prima volta un intero primo trimestre in negativo (-15%), con 25.000 unità in meno. Da aprile in poi, invece, il settore ha ripreso velocità sia per le immatricolazioni del noleggio a breve termine, in vista della partenza della stagione turistica, sia per quelle a medio e lungo termine, in progressivo recupero anche se in un'alternante e diversa tendenza nelle politiche degli acquisti da parte delle società top e delle

Il noleggio incomincia a piacere anche per elettrico e ibrido, ma i modelli sono pochi. Volkswagen sta però lanciando una nuova gamma prodotti



società captive. Una oculata politica degli acquisti e dell'utilizzo della flotta (dislocata in oltre 1.000 punti sul territorio) nonché una grande attenzione alla complessa domanda turistica caratterizzano anche quest'anno le compagnie del NBT, mentre per il NLT l'asestamento delle policy delle grandi aziende clienti sui livelli di emissioni prefissati ha aumentato i tempi di scelta dei fleet manager».

**Quali sono le prime proiezioni 2019?**  
«Considerando il fronte delle immatricolazioni, il comparto nel complesso registra una ripresa. Secondo i dati del MIT, alla fine del primo semestre, il breve termine ha superato i volumi del 2018 (+4%), mentre il lungo termine ha registrato un trascurabile calo (-0,7%). Per adesso il settore si è riportato ai livelli del 2018, con una quota che sale a

## L'intero comparto registra una lieve ripresa. Secondo i dati del MIT alla fine del primo semestre il breve termine ha superato i volumi del 2018 (+4%), mentre il lungo termine ha registrato un trascurabile calo di immatricolato (-0,7%)

al 27,7% (+1,3 p.p.) del mercato. Si tratta di oltre 300mila autovetture, in linea con l'andamento del triennio precedente e che induce a prevenire un leggero miglioramento dei livelli dell'anno scorso (435.000 unità), stimabile in un +1-1,5% pari a 4-5.000 nuove targhe in più.

L'aumento dell'interesse da parte dei privati si sta consolidando, coinvolgendo operativamente le Case automobilistiche e i dealer più avveduti, alcuni dei quali hanno addirittura costituito società di NLT. Non si tratta solo di contratti di lunga durata, ma anche di contratti mensili o plurimensili, in risposta alle esigenze più diversificate della clientela. Anche per i veicoli commerciali si preannunciano risultati positivi, con una quota di mercato del noleggio superiore al 28% e un complessivo di 56.000 unità, di cui circa 50.000 a lungo termine».

### L'impatto dell'ecobonus/malus...

«Tenuto conto che il sistema ecobonus/malus è partito ad aprile, a fine giugno il quadro che ne emerge vede i privati più attratti dall'ecobonus con il 41% degli acquisti, seguiti da noleggio e società, rispettivamente con il 31% ed il 28%. L'aumento delle immatricolazioni riguarda per il 139% la fascia da 0 a 20 g/km di CO<sub>2</sub> e per il 14% la fascia da 20 a 70 g/km. L'auspicio è che i costi siano più contenuti per fare sì che una platea più ampia di soggetti possa utilizzare i fondi stanziati, dal momento che a fine luglio solo 16 milioni di euro risultano attivati sui 40 complessivi. Ma l'obiettivo di una svolta green è ancora davvero molto lontano! Quanto ai veicoli del cosiddetto "malus", emerge un aumento del 120% per la fascia superiore ai 160

g/km e del 12% per quella dai 176 ai 200 g/km. Il canale meno preoccupato del maggiore costo è quello dei privati, che arriva al 44% seguito dalle società al 32%, con il noleggio però sempre meno coinvolto al 24%.

Il noleggio si sta interessando all'elettrico e all'ibrido incentivato (sotto i 70 g/km, ma i modelli sul mercato sono pochissimi) e, al momento, in forte misura nella prima fascia di malus. Permangono alcuni indugi sull'elettrico, che fatica a decollare davvero senza una maggiore rete di ricarica: i volumi sono ancora incredibilmente bassi, tra lo 0,5-0,6% del totale delle immatricolazioni, anche se a fine anno si toccherà quota 10mila unità con un aumento del 110% sul 2018.

Per quel che concerne il malus, sono stati valutati alcuni modelli confortevoli e con motorizzazioni in fase di sostituzione per livelli di emissioni sotto i 160g/km, per l'assoggettamento alla tassazione».

### Aspettative sulla Legge di Bilancio...

«Rispetto al triennio trascorso, l'automotive aziendale non beneficia del superammortamento per le vetture, che aveva portato ad un rinnovo più veloce della flotta, all'immissione sul mercato dell'usato di Euro 5 e 6 e a un ritorno nelle casse dello Stato del 350% in termini di tassazione complessiva. Rimane anche il problema della detraibilità dell'Iva al 40% in vigore dal 2007 e che, di proroga in proroga, rischia di passare da temporaneo a definitivo. Con i lavori del prossimo autunno sulla Legge di Bilancio si auspica un riequilibrio della tassazione sull'auto aziendale ai livelli europei, anche per evitare un possibile contenzioso a Strasburgo come quello del 2006. Non farebbe piacere a nessuno».

