



Pietro Teofilatto Direttore ANIASA

# Noleggior 2019 intervista al direttore ANIASA

## Apertura 2019

### comportamento del mercato del noleggio

**N**on brillano i risultati del mercato auto nel primo bimestre targato 2019. Dall'autunno scorso l'orizzonte è offuscato, rallentato, dalle preoccupazioni per l'andamento congiunturale, viste le oscillanti politiche economiche del governo. In questi mesi si registrano flessioni anche sul fronte delle auto aziendali. Vari fattori agiscono contemporaneamente a partire dall'esaurimento definitivo del superammortamento, al rallentamento delle consegne dei veicoli con le nuove specifiche di omologazione, per finire alle incertezze sulla normativa bonus/malus decisa con l'ultima Legge di bilancio. E poi si è aggiunta la pressione mediatica avverso il diesel, sollecitata da provvedimenti di grandi comuni che, per presunti obiettivi di contenimento delle emissioni, ne limitano la circolazione.

## Le politiche del governo in che modo hanno condizionato le car policy delle aziende?

Congiuntura incerta e legislazione sfavorevole, dibattito acceso e spesso con tesi poco attendibili sul diesel non favoriscono le scelte di aziende di noleggio e di fleet manager su quale tipo di alimentazione scegliere. Una situazione di riflessione, in cui si considera una proroga anche di pochi mesi dei contratti, auspicando maggiore chiarezza sull'andamento del business. In ogni caso il noleggio continua ad essere sempre il sistema di mobilità preferito dalle aziende, per i vantaggi economici e di gestione. Anche perché l'offerta si è ampliata. Le car policy stanno apprezzando la possibilità di contratti mid term, di durata tra i 6 ed i 18 mesi, il car sharing aziendale, aperto perfino a esigenze dei fine settimana. In pratica con il noleggio si possono utilizzare servizi di mobilità dai 5 anni ai 5 minuti.



**ANIASA**

Associazione Nazionale Industria  
dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici

## Quali sono le scelte dei fleet manager?

*Dall'anno scorso l'anatema sul diesel è diventato viscerale: dopo anni di progressivi incrementi, nel 2018 ha segnato una contrazione generale delle immatricolazioni di oltre il 12%. Calo continuato nel primo bimestre di quest'anno, portando la quota di incidenza dal 55 al 49%.*

*Anche se sotto pressione per il contenimento dei costi, i fleet manager hanno visioni più razionali rispetto ai privati. Le percorrenze medie delle flotte sono alte, tra i 26-28.000 chilometri anno, ed i costi nonché il consumo indirizzano necessariamente al gasolio, in quanto ad oggi non vi sono valide alternative economiche, specialmente per i segmenti medio-alti (il 60% del parco). E poi visti gli obiettivi di efficienza e di sicurezza della loro flotta, il diesel è ancora l'alimentazione migliore. Senza dimenticare che il diesel produce meno Co2, il parametro su cui le imprese basano la loro sensibilità ambientale.*

*Nel 2018 il noleggio nel suo complesso ha immatricolato più che altro veicoli a gasolio, oltre il 70%, mentre si riscontra una diminuzione delle auto a benzina. Un calo a tutto vantaggio delle alimentazioni alternative, che complessivamente sono un volume di circa 33.000 unità, arrivando a una quota del 7,5%, quasi il doppio rispetto al 2017. Spicca per percentuali il boom dell'elettrico a noleggio, + 270%, pari al 54% dell'intero mercato, anche se i volumi sono, come ben sappiamo, ancora molto ridotti.*

---

## Scenari 2019

---

*E arduo indicare quale alimentazione sarà preferita per le scelte aziendali. Probabilmente l'evoluzione verso l'elettrico continuerà a passi sempre più sostenuti, supportata da calo dei prezzi, nuove tecnologie, maggiori dotazioni di infrastrutture per la ricarica. Ibrido, GPL, e metano saranno gli ulteriori canali in crescita. Comunque gasolio e benzina continueranno ad essere di interesse, con un calo molto graduale e soggetto a momenti di rilancio.*

*Che succede sul fronte bonus/malus? Per adesso quasi niente. Con rottamazione o senza, la normativa, criticata da tutti ed a fine marzo ancora non completata con il previsto decreto attuativo, ha al momento prodotto solo un'accelerazione di acquisti per evitare l'ecotassa. E poi le risorse sono utili per massimo 12.000 autovetture all'anno.*