

Bilanci Entro la fine dell'anno un veicolo su cinque sarà messo su strada dagli operatori del renting

Mercato dell'auto Il 2015 parte bene Con le flotte si naviga meglio

Nel primo trimestre fatturato su del 5% e boom di immatricolazioni: +23%
Le società puntano sui privati e studiano nuove formule. Bene anche il leasing

DI **LUCIO TORRI**

Dal 2008 al 2014 il settore dell'auto è passato da un giro d'affari di 50 a 25 miliardi di euro. Un crollo drastico, quasi tutto da imputare ai privati, mentre il mondo aziendale, e in particolare la formula del noleggio, non solo non ha perso colpi, ma è stato in grado di tenere vivo il comparto, guadagnando così quote di mercato. Nel primi cinque mesi del 2015, che hanno visto i privati tornare a comprare automobili (l'incremento è stato del 13,3%), la loro quota di mercato è stata però pari al 59,8%, un punto in meno rispetto al 2014. Più del 40% delle immatricolazioni è stato garantito dall'utenza business. L'incremento degli acquisti da parte del noleggio è stato infatti pari al 23,6% con una quota di mercato di poco superiore al 25%: il lungo termine è cresciuto del 21,4%, il breve del 26,2%.

Cifre

Le immatricolazioni delle società, tra acquisto e *leasing* finanziario, sono quindi aumentate del 9,3%, con una quota del 15%. Anche il *leasing* conferma dunque il ritorno al segno più già ottenuto nel 2014, con una performance

nei cinque mesi ancora più marcata e sempre a doppia cifra.

L'utenza aziendale continua dunque a trainare il settore dell'automobile. Tanto che negli ultimi anni i costruttori hanno puntato sempre di più i riflettori su questa area di business, mettendo in atto politiche pensate per il target con offerte dedicate sia di prodotto sia di servizi. Le società specializzate nel noleggio a lungo termine, che un tempo lavoravano quasi esclusivamente con le grandi aziende, hanno invece iniziato ad occuparsi di quell'utenza, professionisti e piccole e medie imprese, che storicamente ha prediletto (e in maggioranza continua a farlo) l'acquisto o il *leasing*. Più di recente, inoltre, è partita la campagna rivolta ai privati, anche alla luce della diffusione di un modello di utilizzo dell'auto sem-

pre meno legato alla proprietà, soprattutto grazie al boom del car sharing e di altre modalità alternative all'acquisto (si pensi al successo di Blablacar, il servizio di condivisione dell'auto per chi viaggia).

«Nel 2014 il fatturato del settore del noleggio veicoli a breve e a lungo termine si è avvicinato alla soglia dei 5,2 miliardi di euro, in crescita dello 0,8% rispetto al 2013», dice Fabrizio Ruggiero, presidente di Aniasa. Il parco circolante ha sfiorato i 690.000 veicoli (+3,1%), mentre le immatricolazioni sono risultate in aumento del 25,4%, passando dalle

234.712 del 2013 alle 268.930 unità. «Il noleggio a lungo termine ha archiviato l'anno con oltre 4 miliardi di fatturato, in crescita del 1,9% rispetto al 2014», spiega

Alfonso Martinez, vice presidente Aniasa. A questo dato bisogna aggiungere circa 1,4 miliardi garantiti dalla rivendita dell'usato, in crescita del 14,6%, una voce non considerata più da Aniasa nel computo complessivo del mercato. «Con una flotta complessiva che supera i 545.000 veicoli e con un portafoglio clienti composto da circa 65.000 aziende e 2.700 enti della pubblica amministrazione, le società del noleggio a lungo termine stanno provvedendo anche nel 2015 al rinnovo dei parchi auto, già oggetto di precedenti proroghe contrattuali», annuncia Martinez.

Incremento

L'aumento delle immatricolazioni è stato dell'1,9% anche per il breve termine, il cui giro d'affari è stato superiore al miliardo di euro. «Il buon andamento è stato garantito soprattutto dalle agenzie localizzate nelle location aeroportuali, il cui fatturato è aumentato del 3,7%, grazie all'incremento del traffico passeggeri. Qui tra l'altro gli operatori hanno realizzato il 65% del loro giro

d'affari», sottolinea Stefano Gargiulo, vice presidente di Aniasa. Soffrono invece le agenzie dei centri urbani (ad eccezione di



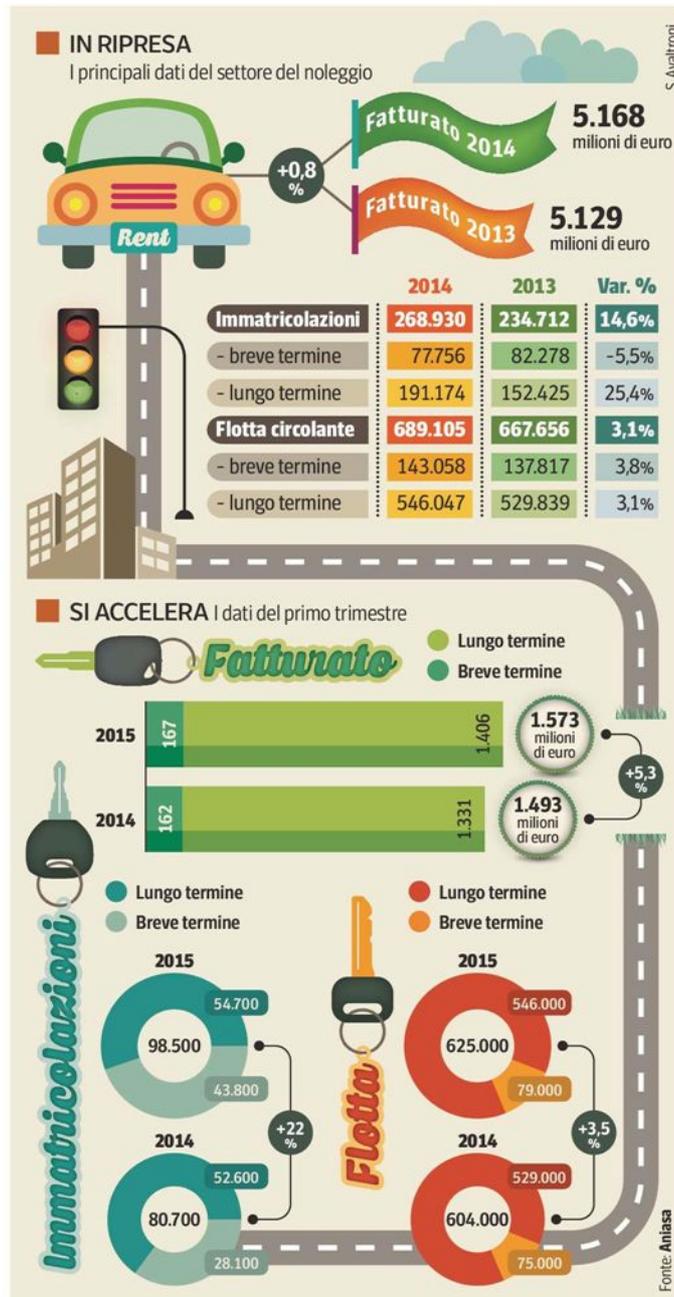
quelle situate nei pressi delle stazioni ferroviarie). Preoccupa anche la pressione costante sulle tariffe, su cui influiscono i canali di vendita online, sempre più utilizzati dai consumatori. «Per garantire una redditività accettabile, a tanti operatori non resta così che utilizzare sempre di più le auto in flotta», spiega Gargiulo. E il 2015? Gli indicatori (fatturato, flotta, immatricolazioni) sono ri-

sultati tutti positivi nei primi mesi dell'anno sia per il breve sia per il lungo termine. Tutto dunque lascia pensare, secondo le stime di Aniasa, «ad una chiusura 2015 con un incremento del giro d'affari e delle immatricolazioni compreso tra il 3 e il 5%, confermando una quota di mercato del 20% come avvenuto nel 2014», conclude Gargiulo. Il che vuol di-

re che una macchina su cinque sarà immatricolata anche quest'anno dagli operatori del renting.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,5
miliardi
Il fatturato nel primo trimestre. Il 2014 si era chiuso a quota 5,1



In cantiere Fermo in Parlamento il pacchetto di misure fiscali per sostenere il settore, favorendo il rinnovo del parco macchine

E ora il club dei noleggiatori si allarga alla condivisione

Aniasa, l'associazione di settore, apre alle società di car sharing che ormai sono arrivate a 500.000 iscritti

Aniasa apre le porte agli operatori del car sharing: l'ingresso di Car2go e Twist (Volkswagen) nelle fila dell'associazione degli operatori del noleggio e dei servizi automobilistici sarà infatti presto ratificato dall'assemblea dei soci, mentre più avanti anche Enjoy, il servizio di Eni realizzato con Fiat e Trenitalia, dovrebbe seguire l'esempio dei suoi due concorrenti. «E non è tutto, perché Aci Global, uno dei nostri associati, ha lanciato a fine aprile il suo servizio di car sharing a Verona, mentre altre storiche realtà del noleggio a lungo termine hanno da tempo attivato progetti analoghi rivolti però all'utenza aziendale», dice Fabrizio Ruggiero, presidente di Aniasa, nonché amministratore delegato e direttore generale di Europcar (società azionista con il 25% di Car2go Europa, per il resto controllata da Daimler). Aniasa ha iniziato dunque a fornire le elaborazioni sull'andamento delle attività di car sharing in Italia offerte da operatori pri-

vati a partire dal loro debutto, l'estate del 2013. Lo scorso anno gli iscritti al servizio sono stati 487.000, i noleggi registrati 5.280.000, mentre la flotta dei veicoli condivisi ha raggiunto le 3.300 unità. A Milano in particolare gli utenti sono stati oltre 267.000.

Il dialogo con gli operatori della mobilità condivisa, al fine di un allargamento della base associativa, è stato uno dei punti all'ordine del giorno della presidenza di Ruggiero fin dal suo insediamento. «Le nuove soluzioni di mobilità urbana sono complementari ai servizi che gli operatori del noleggio auto offrono al mercato. Aniasa ha l'intenzione dunque di rappresentare questo mondo nella sua interezza», precisa Ruggiero. Anche perché nei prossimi anni, come evidenzia il rapporto «L'evoluzione della mobilità degli italiani. Dallo scenario attuale al 2020-2030», realizzato dall'associazione e dalla Fondazione Censis, la concentrazione di abitanti nelle regioni metropolitane e l'au-

mento dei flussi turistici determineranno una domanda crescente di mobilità, a cui dovrà dare risposte soprattutto l'auto, tenendo conto che, sottolinea uno studio di AlixPartners, «il trasporto pubblico urbano ed extra-urbano italiano avrebbe bisogno di almeno 40 miliardi di euro di investimenti per colmare il gap infrastrutturale che ci separa dagli altri paesi europei, rinnovando reti metropolitane e tranviarie, potenziando il parco mezzi su gomma e su materiale rotabile, e abbassando l'età media dei mezzi».

Rimangono invece fermi gli altri dossier aperti da tempo sul tavolo dell'associazione, a partire dalle richieste rivolte a governo e parlamento di alleggerire la pressione fiscale sull'auto aziendale. La speranza degli operatori è che riprenda il prima possibile l'iter parlamentare del disegno di legge «Piano Auto», già sottoposto al vaglio dalle commissioni Finanze, Trasporti e Ambiente della Camera con esito positivo, ma poi interrotti. Il provvedimento

innalza il livello di deducibilità per le auto aziendali dal 20 al 40% per chi utilizza i veicoli alimentati con gpl, metano, elettrico o con un sistema ibrido, oltre ad esentare dal pagamento del bollo chi acquista un'auto nuova per 3 anni, che diventano 5 nel caso di veicoli green. In seguito il costo del bollo sarà definito seguendo il principio del «più inquinati, più paghi», con una tassa commisurata alle emissioni. Tra le altre domande dell'associazione rimaste ancora inevase, figurano poi la liberalizzazione, la locazione dei veicoli oltre i 60 quintali, come avviene in tutta Europa ad eccezione di Italia e Portogallo, e la riduzione dei limiti di tempo per denunciare i sinistri dagli attuali 24 a 3 mesi, un provvedimento che, secondo Aniasa, aiuterebbe a combattere le frodi assicurative una delle piaghe che colpisce il comparto del settore automotive.

L. TO.



Vertici Fabrizio Ruggiero, presidente di Aniasa e amministratore delegato di Europcar



Peso: 24%

Metropoli Uno studio di Censis e Aniasa sulla mobilità degli italiani da qui al 2030

Traffico «Investire in tecnologia o si rischia un colossale ingorgo»

Quasi 31 milioni di persone si sposteranno ogni giorno. Le mosse? Dalle auto connesse alle telecamere che bloccano l'ingresso in città

DI BARBARA MILLUCCI

In futuro andremo al lavoro sempre più su auto condivise, a zero emissioni e comodamente seduti sui sedili di dietro, a leggere il giornale, senza bisogno di stare al volante. Lo rivela uno studio sulla mobilità degli italiani realizzato da Censis, guidato da Giuseppe De Rita, e Aniasa, l'associazione dell'autonoleggio, presentato a Roma. «Visto che i pendolari aumenteranno in modo considerevole nei prossimi anni — dichiara Andrea Cardinali, vicepresidente Aniasa — per evitare di portare al collasso le nostre metropoli, bisogna lavorare su progetti di città integrate ed intelligenti».

Analisi

Secondo lo studio, la crescente concentrazione di abitanti nelle grandi aree urbane, il 52,3% della popolazione vivrà in queste zone, e l'aumento dei flussi turistici, che saliranno del 42% arrivando a 68 milioni, nei prossimi 15 anni porteranno a un deciso aumento di chi si sposta quotidianamente

per studiare o per lavorare. Si passerà dai quasi 28,8 milioni attuali ai 30,9 nel 2030. Si avrà una leggera flessione di chi si muove per studiare e un deciso aumento di chi lo farà per lavoro. Quest'ultimi saliranno a 21,5 milioni rispetto ai 19,2 di oggi. La gran parte di questi spostamenti avverrà tramite automobili, che già ora sono utilizzate per il 70% dei trasferimenti per lavoro, arrivando a 18,8 milioni rispetto ai 17,5 attuali. Sempre secondo il Censis, gli spostamenti passeranno da 953 a 1.095 miliardi di passeggeri al chilometro, di cui oltre tre quarti in auto e moto. Entrando più nel merito del pendolarismo, coloro che devono percorrere molti chilometri per andare a lavorare, sconfinando il comune di residenza, rappresenteranno ben il 46,2% della popolazione.

Arrivi

Ad incidere sull'aumento degli spostamenti in auto nelle città, che saranno sempre più intasate dal traffico, contribuiranno anche i flussi turistici. Negli ultimi 10 anni, gli stranieri che hanno scelto di trascorrere le vacanze in Italia sono cresciuti del 9,4%. La previsione per il 2030 è di circa 68 milioni di

nuovi arrivi internazionali nel Bel Paese, ovvero 20 milioni di persone in più (+42%) che circoleranno sulle nostre strade ed autostrade, oltre che negli aeroporti.

Molti di questi stranieri provengono inoltre da città all'avanguardia, che conoscono bene il funzionamento delle smart city. Una volta sbarcati in Italia, si attendono servizi ed infrastrutture.

Mezzi

Anche se l'auto rimarrà centrale negli spostamenti degli italiani, perderà progressivamente il suo appeal di bene simbolo. Si potrà scegliere di usarla senza possederla, di condividerne l'utilizzo con altri, integrandone l'uso con altri servizi di

trasporto pubblico o comandarla a distanza con uno smartphone. «Le macchine autonome risolveranno problemi di spazio e di tempo — prosegue Cardinali —. La dove oggi si parcheggiano 10 auto, in futuro ne entreranno 15. Le vetture che si parcheggiano da sole permettono al conducente di uscire prima dall'auto e, a quest'ultima, di infilarsi lì dove un tempo l'apertura dello sportello non avrebbe permesso spostamenti della persona».

Le barriere psicologiche sono però ancora tante. «Secondo una ricerca di Deloitte, il 95% dei brasiliani salirebbe su una macchina senza conducente contro il 28% dei giapponesi», aggiunge Cardinali. Considerando poi che nel 2030 avremo ben 3,5 milioni di over 65 in più, le auto connesse, i parcheggi automatizzati e lo smistamento intelligente del traffico sono alcune delle sfide future a cui sono chiamati i Comuni. «Potremo avere telecamere intelligenti che, oltre un certo limite, non permetteranno alle auto di accedere nei centri storici, semafori che scattano in base al flusso del traffico, corsie che cambiano i sensi di marcia in base ai picchi di auto registrati sulle strade — aggiunge Cardinali — Ma tutto questo sarà però possibile solo se a livello centrale ci sarà un coordinamento delle varie smart cities d'Italia. Avere macchine avanzate se poi il mondo attorno è arretrato, non serve a nulla».

Tre quarti dei trasferimenti avverranno in moto o in auto



Ricerca Giuseppe De Rita, presidente Censis



Peso: 34%

L'emergenza traffico			
Modalità di trasporto	2010	2020	2030
miliardi di passeggeri al Km	Totale (Quota %)	Totale (Quota %)	Totale (Quota %)
Auto e moto privati	740,5 (77,7)	754,7 (76,2)	818 (74,7)
Trasporto pubblico su strada	102,9 (10,8)	105,2 (10,6)	113 (10,3)
Reti su ferro	55,6 (5,8)	60,7 (6,1)	74,8 (6,8)
Aviazione	49,4 (5,2)	65,5 (6,6)	83,9 (7,7)
Navigazione interna	4,5 (0,5)	4,7 (0,5)	5,1 (0,5)
Totale 	952,9 (100,0)	990,8 (100,0)	1.094,8 (100,0)

Fonte: Rapporto ANIASA - CENSIS centimetri



Peso: 34%