



LCV, IL GIOCO SI FA DURO

Da questo mese tutti i veicoli commerciali leggeri (autocarri NI) devono rispettare il protocollo WLTP. Una rivoluzione che arriva a un anno di distanza da quella che ha coinvolto le auto. Vediamo cosa cambia e quali potrebbero essere gli impatti sul mercato

di Vincenzo
Bonanno

Un anno dopo le auto, arriva il turno dei veicoli commerciali. Dal 1° settembre, tutti i nuovi LCV immatricolati devono essere sottoposti al ciclo di omologazione WLTP. Una rivoluzione in vista, che potrebbe avere delle conseguenze sul mercato. La nuova procedura, come sappiamo, si basa su una simulazione delle condizioni di test più vicine all'uso reale del veicolo. Un cambiamento di enorme portata per l'industria automotive, reso necessario per sanare le discrepanze tra i dati omologati e quelli reali.

Cosa succederà?

L'anno scorso ci sono stati ritardi nell'omologazione delle auto e nelle consegne ai clienti, addirittura con blocchi alla produzione.

“Adesso le Case sono più pronte. I ritardi riguarderanno la disponibilità dei documenti per le omologazioni locali, che coinvolgeranno in particolare i veicoli allestiti - afferma **Antonio Cernicchiaro**, vicedirettore generale di Unrae - Alcuni Costruttori stanno approfittando del momento per lanciare

modelli con nuovi motori. Il diesel avrà ancora un ruolo importante, ma le motorizzazioni che si svilupperanno nel medio-lungo termine sono ibrido ed elettrico”.

Guardando al settore del noleggio, non mancheranno conseguenze e criticità, “anche se i Car Maker si sono mossi in anticipo, con adeguamenti più rapidi, forti dell'esperienza precedente sulle auto. Per questo si può ipotizzare un impatto inferiore rispetto a quanto successo un



Antonio Cernicchiaro



anno fa” spiega **Pietro Teofilatto**, direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa.

“Ci sarà un adeguamento delle rate di noleggio in relazione ai nuovi maggiori costi e un orientamento progressivo verso le nuove motorizzazioni - prevede Cernicchiaro - Due i fattori da tenere in considerazione: l'e-commerce e i divieti di circolazione per i veicoli ante Euro 4. Il noleggio rappresenta una soluzione concreta, anche in attesa di scenari più chiari sul fronte della regolamentazione del carico e scarico”.

Deroghe

Ogni direttiva di carattere tecnico-omologativo prevede due date: la prima riguarda l'obbligo di omologazione dei nuovi tipi di veicoli (nel caso in esame, 1° settembre 2019), la seconda concerne l'obbligo di immatricolare solo veicoli conformi alla nuova direttiva a partire dalla data indicata (normalmente un anno dopo quella relativa all'omologazione). Può succedere che una Casa automobilistica, alla

data obbligatoria per l'immatricolazione, abbia più veicoli giacenti a stock. In questo caso la direttiva quadro 2007/46 prevede la possibilità di chiedere una deroga: vale 12 mesi per i veicoli commerciali che non necessitano allestimenti, 18 mesi per gli autotelai allestiti con specifiche attrezzature e che, quindi, hanno bisogno di più tempo.



Pietro Teofilatto

Passaggio di consegne

Il ciclo WLTP è stato definito dopo studi congiunti e trattative tra Unione Europea, Giappone e India (gli Stati Uniti mantengono i propri standard), iniziati alla fine del 2013 e terminati a giugno del 2016 con l'approvazione finale del Consiglio UE. Il WLTP prende il posto dell'obsoleto ciclo NEDC - New European Driving Cycle -

dove la prima parola indica l'aggiornamento datato 1997 rispetto ai canoni del 1990.

Lo scopo è lo stesso: misurare i consumi, le emissioni nocive e quelle di CO2 e, nel caso dei veicoli

elettrici, anche l'autonomia.

La grande differenza sta nelle procedure e nelle metodologie.

In linea generale, il nuovo ciclo di omologazione è più lungo e complesso: ci sono accelerazioni e frenate più frequenti e anche la velocità media è maggiore. Inoltre, vengono presi in considerazione gli equipaggiamenti opzionali che influiscono sul peso, sull'aerodinamica e sull'attrito.

Scendendo nello specifico, le differenze sono ancora più grandi, anche se entrambi i test vengono effettuati sul banco a rulli, per

“

Sui veicoli commerciali il diesel avrà ancora un ruolo importante, ma le motorizzazioni che si svilupperanno nel medio-lungo termine sono ibrido ed elettrico

Antonio Cernicchiaro, Unrae

”

Veicoli commerciali: cresce il noleggio

Nel primo semestre, il noleggio dei veicoli commerciali ha registrato un incremento del 12%, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con un'incidenza del 30% sul totale del mercato.

Per fine anno, si stima un +6% (con 55mila/56mila immatricolazioni; il 2018 si è

chiuso a quota 52mila). Il ritorno del superammortamento (per investimenti non superiori a 2,5 milioni di euro) ha dato nuovo impulso al settore. Il diesel tiene (88%), ma perde quattro punti percentuali, mentre raddoppia la benzina (arrivando a quasi il 5%). Aumentano, anche GPL, metano ed elettrico.

“

I Costruttori si sono mossi in anticipo, con adeguamenti più rapidi, forti dell'esperienza precedente sulle auto. Per questo si può ipotizzare un impatto inferiore rispetto a quanto successo un anno fa

Pietro Teofilatto, Aniasa

”



avere condizioni omogenee a prescindere da dove si trovi il laboratorio e quale sia il clima esterno. Nel ciclo NEDC il veicolo era impegnato per 11 km, equivalenti a 20 minuti. La velocità media era di 34 km/h,

quella massima di 120 km/h (raggiunta solo una volta). Inoltre, le "maglie" della vecchia normativa erano molto ampie, per cui non era vietato impiegare trucchi come gonfiare di più le gomme, staccare l'alternatore, usare un olio più

fluidi e altri escamotage. Nel nuovo ciclo WLTP, invece, l'auto percorre 23 km in 30 minuti, per una velocità media di 46,5 km/h, una massima di 131 km/h e una percentuale di stop del 13,4% (era il 25% nel ciclo NEDC). Per questo, lo standard WLTP è più veritiero, ossia prende in considerazione situazioni che si avvicinano molto di più alla realtà.

TEST SEMPRE PIÙ SEVERI

A partire da settembre, il nuovo ciclo di omologazione WLTP si inasprisce ulteriormente. Arrivano due nuovi test, chiamati ISC ed EVAP. In più, prove su strada (RDE, Real Driving Emission) per rilevare le emissioni dell'auto. I Costruttori dovranno attivare su ogni veicolo tutte le modalità di guida Eco, in modo da capire ciò che l'auto è in grado di offrire in termini di risparmio. Da questo mese, il nuovo ciclo include infatti anche i test ISC ed EVAP: il primo permette di valutare il livello delle emissioni nocive delle auto usate, mentre il secondo misura le emissioni per evaporazione del carburante, quando l'auto è in sosta.

ISC

Il test ISC è condotto in officina su auto usate, a campione (sempre su autorizzazione dell'automobilista). Le vetture esaminate non devono avere più di 5 anni o 100.000 chilometri. Sotto la lente, le emissioni di monossido di carbonio,

ossidi d'azoto e idrocarburi. L'obiettivo dell'ISC è quello di verificare che le auto rispettino i parametri dell'omologazione anche dopo un certo numero di anni e di chilometri percorsi, non soltanto da nuove.

EVAP

Inoltre, è obbligatorio anche il test EVAP, che misura le emissioni per evaporazione mentre l'auto è parcheggiata. Da ogni auto, infatti, evaporano piccole quantità di idrocarburi. Con l'introduzione dell'EVAP si mette un tetto più severo a queste emissioni: non si dovranno superare i 2 grammi in 48 ore con l'auto parcheggiata (a una temperatura di 35°). In precedenza, il limite era di 2 grammi in 24 ore. I due test ISC ed EVAP, quindi, inaspriscono il nuovo ciclo di omologazione WLTP, completato dai test RDE per la verifica, in strada, dei gas inquinanti in condizioni di utilizzo reale.

Cosa cambia per gli LCV

Con il nuovo ciclo di omologazione, i veicoli commerciali verranno esaminati simulando velocità basse, medie, alte e autostradali, testati nelle varie combinazioni motore/trasmissione, sia nella versione più leggera sia in quella più pesante, in modo da minimizzare le differenze fra i diversi allestimenti.

Con l'adozione del nuovo standard, le accelerazioni devono essere più rapide, la durata del test è maggiore, la distanza percorsa più grande, le fermate più brevi e la velocità massima raggiunta più elevata. Tutto ciò per cercare di ottenere e riprodurre una situazione di "collaudo" più vicina a quella della guida reale su strada.

IL NOLEGGIO HA RIPRESO LA MARCIA

In un primo semestre in calo per il mercato generale, il noleggio ha ricominciato a correre: ripresi i livelli del 2018, il settore adesso vale il 27% del totale

di Pietro Teofilatto

Come si dice: il buon giorno si vede dal mattino. Il proverbio sembra applicarsi anche alla situazione generale del mercato automobilistico, che dopo gli andamenti deboli dei primi mesi, chiude il primo semestre in negativo, con un calo del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2018. Ben 42.000 auto immatricolate in meno, un trend che poteva essere più marcato senza l'apporto del noleggio, diventato il vettore trainante della filiera.

Clima di incertezza

Fin da gennaio scorso, permane uno stato di incertezza diffusa e di fiacco attendismo in varie fasce del contesto famiglie e aziende, con un discontinuo andamento degli indici di fiducia, in leggero aumento solo dopo i chiarimenti a livello europeo.

In uno scenario politico più che mai incerto, il nostro PIL, stenta ad avere il segno positivo. Le aziende sono preoccupate per la situazione di stagnazione nonché per le grigie indicazioni sulla produzione di beni e servizi in vari comparti, non dimenticando il sempre presente pericolo dell'aumento dell'Iva.

Il noleggio riprende quota

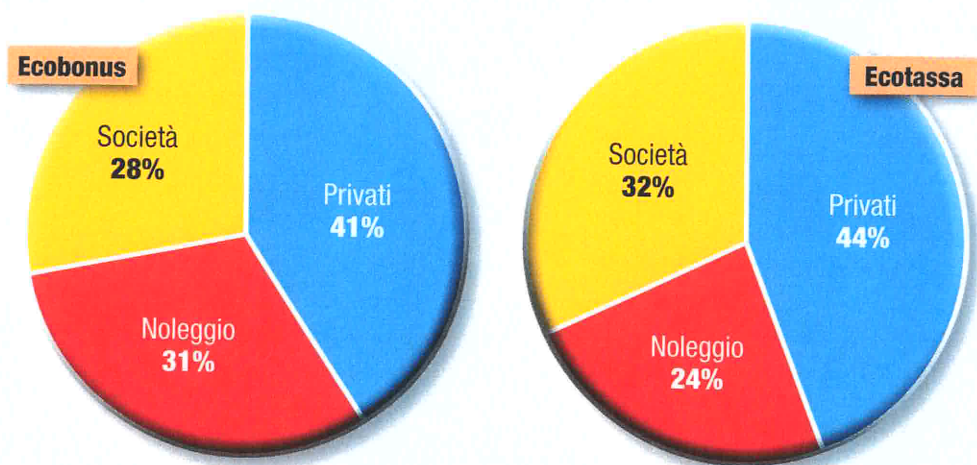
Abituati a vedere da oltre cinque anni percentuali di crescita a due cifre per il noleggio, qualche interrogativo era sorto a marzo scorso, constatando per la prima volta un intero primo trimestre in negativo, un -15% con 25.000 unità in meno.

Ma da aprile in poi il settore ha ripreso velocità sia per le immatricolazioni del noleggio a breve termine, in forte accelerazione in vista dell'accensione della stagione

turistica, sia per quelle a medio e lungo termine, in progressivo recupero, pur in un alternante e diversa tendenza nelle politiche degli acquisti da parte delle società top e delle società captive, che spesso fungono da leva commerciale delle Case. Ormai digerita per le auto la regolamentazione WLTP, certamente l'attesa e i dubbi sul bonus-malus hanno influito sul business dei due comparti.

Una sempre più oculata politica degli acquisti e dell'utilizzazione della flotta (dislocata in oltre 1.000 punti sul territorio) caratterizzano anche quest'anno le compagnie di Rac. Sul versante del Nit si è avvertito l'assestamento delle policy delle grandi aziende clienti riguardo i livelli di emissioni prefissati, che ha comportato più tempo per le scelte dei Fleet Manager.

Chi ha scelto i modelli con Ecobonus e Ecotassa?



Fonte: Elaborazioni Aniasa su dati Unrae e Min. Trasporti (primi 4 mesi dall'avvio del provvedimento)

Verso la Legge di Bilancio

Rispetto all'ultimo triennio, l'automotive aziendale difetta del beneficio del superammortamento per le vetture.

Meccanismo che aveva portato ad un rinnovo più veloce della flotta, all'immissione sul mercato dell'usato Euro 5 e 6 e, non ultimo, un ritorno nelle casse dello Stato del 350% in termini di tassazione complessiva.

Non solo. Di proroga in proroga il regime di forfetizzazione dell'Iva al 40% in vigore dal 2007 rischia per davvero

di passare, come spesso succede, da temporaneo a definitivo. La scorsa primavera, ben prima della crisi di governo, il vice premier Salvini aveva pubblicamente assicurato un riequilibrio della tassazione sull'auto aziendale ai livelli europei. Ad autunno partiranno i lavori della Legge di Bilancio. Quale migliore occasione? Anche per evitare un possibile contenzioso a Strasburgo, come quello del 2006. Non farebbe piacere a nessuno.

Prime proiezioni

Ora però l'intero comparto procede con una stabile velocità di crociera. Alla fine del primo semestre, il breve termine ha addirittura superato i volumi del 2018 (+4%), mentre il lungo termine registra un trascurabile calo di immatricolato (-0,7%) poco più di 1000 auto in meno, piccolo deficit sicuramente superato dopo l'estate. Il noleggio si è riportato ai livelli del 2018, con un leggero segno più e una quota che sale al 27,7% (+1,3 p.p.) del mercato. Si tratta di oltre 300.000 autovetture, un dato in linea con l'andamento del passato triennio 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 dei privati si sta consolidando. Non si tratta solo di contratti di lunga durata, stimati a fine 2019 a quota 50.000, ma anche di contratti mensili o plurimensili, in risposta alle esigenze più diversificate della clientela.

Anche sul versante dei veicoli commerciali si preannunciano positivi risultati, sollecitati dal ripristino da aprile scorso del superammortamento nella misura del 130%, beneficio valido fino a fine anno. Le prime analisi indicano una quota di mercato del noleggio superiore al 28%, un complessivo di 56.000 unità, di cui circa 50.000 a lungo termine.

Focus sul bonus-malus

Il quadro che emerge a fine giugno vede come canale più attratto dall'ecobonus quello dei privati con il 41% degli acquisti, noleggio e società seguono con il 31% ed il 28%. C'è un aumento delle immatricolazioni di veicoli elettrici ed ibridi, categorie su cui stanno per essere commercializzati nuovi modelli con prestazioni,

autonomia e funzionalità maggiori di quelle attuali. E, si auspica, con costi per unità un po' più contenuti, affinché una platea più ampia di soggetti possa utilizzare i fondi stanziati. Già, perché a fine luglio sui 40 milioni di euro complessivi ne risultavano attivati solo 16. I dati sul malus confermano invece che il meccanismo ideato dal Governo "in via sperimentale" è lontano dalle esigenze degli automobilisti. La fascia superiore ai 160 g/km è in aumento del 120% e quella dai 176 ai 200 g/km del 12%. Qui il canale meno preoccupato del maggior costo è quello dei privati, che arriva al 44%, seguito dalle società al 32%, con il noleggio al 24%. Dai dati il noleggio si sta interessando all'elettrico ed all'ibrido incentivato (sotto i 70 g/km ma i modelli sul mercato sono pochissimi) e, al momento, in forte misura sulla prima fascia di malus. Vari sono gli aspetti da considerare. L'elettrico è oggi utilizzabile solo per la mobilità cittadina, ma sappiamo tutti che senza una vera maggiore rete di ricarica non si decolla.

Riguardo il malus, considerate le esigenze di percorrenza della clientela aziendale del noleggio a lungo termine, sono stati valutati alcuni modelli confortevoli e con motorizzazioni in fase di sostituzione.

Modelli che, oggetto di restyling, sono in queste settimane commercializzati con livelli di emissioni sotto i 160 g/km, evitando così l'assoggettamento alla tassazione.

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati UNRAE e Min. Trasporti

Andamento noleggio I semestre 2019

Mese	2018	2019	Var. %
gennaio	40.933	33.665	
febbraio	95.212	78.593	-17,5
marzo	160.976	135.960	-15,5
aprile	207.302	193.012	-6,9
maggio	258.325	255.434	-1,1
giugno	298.556	300.826	0,8

Immatricolazioni I semestre 2019 vs 2018

Per utilizzatore	Gen/Giu 2019	Gen/Giu 2018	Gen/Giu 2019 %	Gen/Giu 2018 %
Privati	609.814	606.401	56,1	53,7
Noleggio	300.826	298.556	27,7	26,4
• breve termine	118.635	114.096	10,9	10,1
• lungo termine	161.700	162.840	14,9	14,4
Società	175.584	224.028	16,2	19,8
totale	1.086.224	1.128.985	100	100