

RESILIENZA ITALIANA

di Marco Castelli

Il settore del noleggio, fin dall'inizio, ha fronteggiato l'emergenza Coronavirus. Gli impatti sul breve e sul lungo termine sono e saranno considerevoli, ma Aniasa e i vari player hanno messo subito in atto strategie per aiutare i clienti e fronteggiare la crisi



Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa

L'impatto è stato di quelli violenti, inaspettati, fragorosi. L'emergenza Coronavirus si è abbattuta come un macigno sull'Italia: con conseguenze drammatiche sulla nostra salute e quella dei nostri cari, ma anche con inevitabili e importanti riflessi sul mondo automobilistico, sulla mobilità e sul noleggio. Questa è la fotografia di Aniasa, scattata a neanche un mese di distanza dalla notizia del "paziente 1" a Codogno. "Il settore è oggi sull'orlo del precipizio - ha osservato il presidente dell'associazione, **Massimiliano Archiapatti** -, sta vivendo una crisi senza precedenti, e neanche eventi drammatici come l'11 settembre avevano determinato effetti così nefasti". Entrando nel dettaglio, ha aggiunto Archiapatti, "abbiamo ricevuto disdette di quasi tutte le prenotazioni di noleggi di qui a giugno. Il Rac registra oggi un crollo dei noleggi pari al 90% e la situazione è in costante peggioramento. Non va meglio al car sharing, perno della mobilità condivisa nelle nostre città, che accusa una decisa contrazione dei noleggi (-60%)". Tutto questo a metà marzo. E anche il noleggio a lungo termine ha cominciato a subire le ricadute del virus, con diverse aziende clienti che hanno bloccato gli ordini e optato per la

proroga dei contratti (difatti Dataforce, sul canale Nlt, ha segnalato un calo delle immatricolazioni del 40% nella prima metà di marzo).

Aniasa si è mossa subito chiedendo al Governo misure di sostegno, come la cassa integrazione in deroga per il settore (prevista poi dal Decreto Cura Italia), e proponendo il ripristino di strumenti virtuosi, quali il superammortamento, per sostenere la domanda delle imprese.

Anche i player del long e dello short term hanno subito reagito, adottando strategie per supportare la clientela e fronteggiare la crisi. Vediamo come, attraverso le risposte che ci hanno fornito a metà marzo, subito prima della stampa del magazine.

Noleggio a lungo termine

Primo punto da considerare: gli impatti. Di certo, il mercato non sarà più quello, in grande spolvero, del primo bimestre.

"Al momento, possiamo immaginare che il segmento dei privati sarà il più impattato, più di quello delle aziende, perché queste ultime sono più strutturate, hanno budget già allocati e una catena decisionale più complessa" spiega **Štefan Majtán**, direttore generale di Arval Italia.

"Ci aspettiamo che la domanda di noleggio subirà una flessione. Più pronunciata nel settore del Rac, ma comunque degna di nota anche per quello del Nlt - aggiunge **Alberto Grippo**, Ceo di Leasys - Si sta tuttavia sviluppando un trend di offerte on-line, con consegna differita, che merita attenzione".

Internet, dunque, si conferma un primo antidoto, ma di certo il sistema dei servizi è stato subito messo ko dall'emergenza. "Nella prima metà di marzo abbiamo notato una flessione del lavoro, non tanto sugli ordini quanto sull'attività di service, come la manutenzione, dato che (con l'emergenza, ndr.) circolano meno auto" osserva **Andrea Bardini**,



Da sinistra, Štefan Majtán (Arval), Alberto Grippo (Leasys), Andrea Bardini (Program) e Corrado Accardo (Volkswagen Financial Services).

direttore operations di Program. Le proroghe dei contratti saranno un effetto a lungo termine. “Nel mondo del Nft ci sarà certamente la richiesta di prorogare i contratti per avere accesso a condizioni economiche più vantaggiose e aspettare i contributi governativi prima di riprendere ad acquistare” afferma **Corrado Accardo**, direttore marketing di Volkswagen Financial Services Italy. Cosa hanno fatto i player? Prima di tutto hanno rispettato i provvedimenti e protetto clienti e dipendenti, continuando al tempo stesso le attività necessarie e mobilitandosi a favore di chi è in prima linea. “Abbiamo posticipato tutti i nostri meeting ed eventi, annullato viaggi e trasferte e abbiamo allargato la possibilità di lavorare in smart working a tutti i nostri collaboratori” rivela Majtán, sottolineando poi la decisione di sospendere temporaneamente “le consegne e i ritiri dei veicoli dal 13 marzo per tutelare

i nostri stakeholder, a protezione del territorio e delle persone che vi abitano”. Per Program, mantenere l’operatività, nelle modalità previste dai decreti e seguendo scrupolosamente le indicazioni del governo, è un dovere, perchè, conferma Bardini, “nella nostra flotta abbiamo molte centinaia di vetture dei Carabinieri, della Polizia di Stato, dei Comuni, delle Asl. Il nostro essere snelli, poi, ci consente di prendere decisioni ed aggiustamenti con effetto davvero immediato per adattarci a una situazione che è davvero mutevolissima”. Stesso discorso per Leasys, che vuole rimanere, interviene Grippo, proiettata al futuro, “dedicando più tempo all’individuazione delle nuove opportunità che il settore del noleggio e della mobilità offriranno”. Accardo sintetizza infine così le strategie di VWFS. “No all’emotività e al contrasto con i clienti, sì alla collaborazione per assecondare le loro necessità anche a fronte di contratti già sottoscritti”.

Noleggio a breve termine

Rispetto delle regole, tutela e agevolazione della clientela: è questo il leit motiv del noleggio a breve termine per fronteggiare l’emergenza Coronavirus. “Stiamo incoraggiando la regolare detersione e l’impiego di disinfettanti per le mani, e abbiamo migliorato le già efficienti tecniche di pulizia delle

nostre vetture dopo ogni noleggio” fa sapere Avis Budget. I clienti che hanno necessità di rivedere il proprio itinerario di viaggio, inoltre, “potranno gratuitamente modificare o cancellare la propria prenotazione senza penale”. Anche intermediari e broker della società sono a disposizione per “individuare la migliore soluzione nel caso il viaggio stesso sia a rischio”. Penali cancellate anche da Hertz, che ha avviato immediatamente i rimborsi in caso di noleggi prepagati. “Sin da subito - fanno sapere dalla società - abbiamo adottato misure straordinarie di sanificazione ed igienizzazione dei nostri veicoli in aggiunta ai consueti lavaggi interni ed esterni”. Hertz confida “nella forza del Paese” e ha mantenuto l’operatività con i suoi veicoli commerciali, per “rispondere alla crescente richiesta di trasporto di medicinali, e consegna di alimenti e generi di prima necessità a domicilio”. Fin dall’esplosione dell’epidemia in Cina, infine, Europcar Mobility Group sta “monitorando la sua esposizione - sia dal punto di vista della salute dei dipendenti che da quello del business - grazie ad un team multidisciplinare che opera sotto la guida del Management Board”. E “adotterà di conseguenza tutte le misure necessarie prima dell’alta stagione, potendo contare su un modello flessibile di approvvigionamento della flotta”.

“

Il settore sta vivendo una crisi senza precedenti, neanche eventi drammatici come l’11 settembre avevano determinato effetti così nefasti

Massimiliano Archiapatti, Aniasa

”

ALLARME EUROPEO

La pandemia di Coronavirus sta investendo tutto il settore delle quattro ruote e della componentistica del Continente, colpendo mercati che già nel primo bimestre dell'anno mostravano segnali negativi. Cosa succederà ora?

di Pietro Teofilatto

Per l'intero mondo automotive, lo scenario è caratterizzato purtroppo da un crescendo negativo. La pandemia di Coronavirus ha portato alla chiusura temporanea di stabilimenti e di impianti, di concessionari, di società di consulenza, di uffici del PRA e della Motorizzazione. A ciò si aggiungono i ritardi nei trasporti, nei ricambi e lo stallo nella compravendita delle materie prime per la produzione. Anche per il settore delle quattro ruote, dunque, si preparano momenti duri. Mentre le conseguenze della "questione dazi" tra Cina e Stati Uniti sono in via di lento superamento, il mercato europeo sta affrontando una crisi epocale e già i dati del primo bimestre suonano come forte segnale di allarme.

I principali Paesi UE

Il calo di inizio anno, ancor prima dello scoppio dell'emergenza Coronavirus, è stato forte: le vendite

di autovetture nei cinque principali mercati europei sono diminuite del 7,2%, 58mila unità in meno rispetto a febbraio 2019, mentre nei primi due mesi del 2020 la riduzione è del 7,7%, pari a 126mila vetture.

Nessun Paese è stato risparmiato: la prima in questa classifica all'inverso è la Germania -10,8% nel mese e -9% nel cumulato, seguita poi dall'Italia -8,8% nel mese e -7,3% nel cumulato, dalla Spagna -6% nel mese e -6,8% nel cumulato e poi dalla Francia -2,7% nel mese e -7,8% nel cumulato. Chiude la graduatoria il Regno Unito -2,9% nel mese e -5,8% nel cumulato.

Diesel e privati in caduta libera

Sembra inesorabile, ovunque: continua la strada in discesa delle immatricolazioni di auto diesel, in tutti i maggiori Paesi. Questi i



numeri: meno 19% nel bimestre con una quota del 30,5%, ben 4 punti in meno dello stesso periodo targato 2019.

Sull'altro versante, quello delle autovetture ad alimentazione alternativa, la situazione è ben diversa in termini di percentuali, con quote che raggiungono il 20,4% in Italia, il 17,5% nel Regno Unito, il 16,5% sia in Francia che Spagna ed il

16,3% in Germania. Le vendite europee sono molto influenzate da una domanda dei privati in forte calo. Ci sono, in particolare, tante preoccupazioni per le famiglie, non incentivate dalla chiusura dei concessionari, e gioca poi a sfavore l'incertezza sulla scelta delle alimentazioni, causata da provvedimenti scoordinati delle autorità locali. Anche gli acquisti delle società sono appannati, mentre il noleggio riesce ancora resistere. Ma le avvisaglie di un trend in negativo per tutti sono evidenziate dai dati delle prime settimane di marzo, che hanno visto una contrazione generalizzata delle immatricolazioni (e al momento di andare in stampa, non avevamo ancora il quadro completo del mese scorso, ndr.). E il pericolo di una crisi strutturale

del mercato europeo, con il coinvolgimento delle Case, delle reti di distribuzione, della manutenzione, è per davvero reale.

Cosa succede in Italia

I dati del bimestre non rispecchiano, naturalmente, la grave situazione che si sta determinando nel nostro Paese. Nell'arco di poche settimane si sono di fatto arrestati il turismo, le attività commerciali, l'economia, come sta avvenendo del resto del mondo. Al calo dei privati si sta per accompagnare un forte ridimensionamento dei volumi del noleggio, che finora avevano dato una certa stabilità al mercato delle quattro ruote e che procedevano

Il calo di inizio anno, ancor prima dello scoppio dell'emergenza Coronavirus, è stato forte: le vendite di autovetture nei cinque principali mercati europei sono diminuite del 7,2%

verso numeri analoghi a quelli del 2019.

Il problema maggiore lo sta subendo al momento il noleggio a breve termine, che detiene il 70% dell'attività in ambito turistico. Con la diffusione dell'epidemia e le misure di emergenza del Governo si sta verificando un crollo verticale dei noleggi, addirittura dell'80% in vari aeroporti, stazioni e centri cittadini.

A questo si è aggiunta la cancellazione dei contratti riguardanti il periodo della Pasqua, con il rischio che la stagione estiva possa essere fortemente compromessa. Le ricadute iniziano a farsi sentire anche sul noleggio a lungo termine, con le aziende clienti che hanno bloccato i nuovi ordini di veicoli e preferiscono prolungare i contratti in essere. E il car sharing è in grande difficoltà: a metà marzo il calo era del 60%

nelle principali città. Per assurdo, la mobilità, più che un'opportunità, sembra essere diventata un pericolo.

L'azione del Governo

Il confronto con il Governo è stato immediato. Il ministro dei Tra-

sporti Paola De Micheli ha attivato un tavolo di emergenza per l'intero comparto, mettendo a disposizione tutto lo staff.

Aniasa ha potuto evidenziare le criticità del noleggio e la necessità di un

Nelle scorse settimane, le Case hanno temporaneamente bloccato la produzione in tutta Europa: si tratta di uno degli impatti più forti della pandemia di Coronavirus.



Pietro Teofilatto

L'andamento del diesel in Europa					
	Gen-Feb 2020	Quota diesel (%)	Gen-Feb 2019	Quota diesel (%)	Var. 20/19
Francia	101.704	33,7	114.612	35	-11,3
Germania	156.109	32,1	179.243	33,5	-12,9
Italia	108.084	33,9	148.575	43,2	-27,3
Spagna	50.377	27,9	57.101	29,4	-11,8
Regno Unito	46.825	20,5	70.205	28,9	-33,3
Top five markets	463.099	30,5	569.736	34,7	-18,7

Fonte: elaborazione ANFIA

Stop del noleggio, un danno enorme per il mercato

Lo stop di nuove immatricolazioni uso noleggio (oggi 1 immatricolazione su 4) può produrre inevitabili ripercussioni sul mercato auto, già alle prese in questi ultimi mesi con il deciso calo dei privati. Senza il consueto fondamento del settore del renting, si mette a rischio l'intero mercato. È una situazione difficilissima: il comparto necessita

di un supporto del Governo per il mantenimento dei livelli occupazionali e, successivamente alla crisi, per poter riprendere il ruolo trainante per il mercato e per lo svecchiamento ed innovazione del parco auto, considerando che il noleggio rappresenta a oggi il 48% delle immatricolazioni di veicoli ad alimentazione elettrica e ibrida.

Anche il mondo della componentistica, eccellenza italiana e comparto importantissimo in tutta Europa, è stato fortemente "travolto" dall'emergenza.

supporto dello Stato nei confronti di un driver fondamentale per la mobilità del Paese. Nella situazione di totale emergenza l'associazione ha dovuto presentare al Governo, evento straordinario nella storia del noleggio, il riconoscimento della cassa integrazione straordinaria per crisi aziendale. E il Governo, con il Decreto Legge del 17 marzo, ha riconosciuto il meccanismo di salvaguardia dei lavoratori e ha anche inserito il noleggio tra le categorie oggetto della sospensione dei versamenti di ritenute, contributi assistenziali e previdenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria.

Vari temi sono nella scaletta sul versante tributario ed economico. In primis il ripristino del superammortamento per i veicoli ad uso strumentale, eventualmente per quelli con ridotto livello di emissioni di CO2, i cui positivi risultati sono stati più volte riconosciuti dallo stesso MEF. Si tratta di riavviare un ciclo di rinnovo del parco



più coerente con la "vita economica" di questa peculiare tipologia di beni, con i più volte sottolineati effetti ai fini ambientali e della sicurezza stradale. Ed è anche l'occasione per contrastare l'arretramento della nostra economia. Confindustria ha presentato il "Piano di Azione e Reazione", un vero e proprio Piano Marshall, che, per rilanciare gli investimenti privati, propone un forte potenziamento degli incentivi fiscali.

Un esempio dal Regno Unito

Strategie simili sono già state applicate in Europa. Coniugando lo spirito di tali proposte e gli obiettivi di abbattimento delle emissioni di CO2 in vigore dal 2020, l'associazione dei Costruttori nel Regno Unito ha proposto l'eliminazione dell'Iva

per le nuove auto elettriche, ibride plug-in elettriche e a idrogeno. Si tratta di ridurre il prezzo di acquisto di una vettura elettrica di circa 6.000 euro.

Una misura di questo tipo, combinata con gli attuali provvedimenti del vigente ecobonus, e con l'esenzione dell'Iva sui premi assicurativi, vedrebbe il costo di questi veicoli scendere di 10.000 euro, contribuendo a garantire una maggiore parità di prezzo con le auto a motore convenzionale e facilitando l'acquisto ad una platea più ampia.

La gravità della situazione, in definitiva, è tale che serve una risposta coraggiosa a livello economico per il settore automobilistico, affinché, con misure integrate e coordinate per domanda e offerta, possa contribuire alla ripresa.

Vari temi sono nella scaletta sul versante tributario ed economico, in primis il ripristino del superammortamento per i veicoli ad uso strumentale