

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET
magazine

Con il Patrocinio
ANIASA

n119



NUOVA VOLKSWAGEN TIGUAN
**EVOLUZIONE
FORMATO SUV**



INTERVISTE

Gian Luca Soma (Société Générale)
Fabrizio Ruggiero (Aniasa)

OEM FLEET FOCUS

Tra lanci e best-seller:
il 2016 delle Case auto

SETTORE AUTOMOTIVE

Un 2015 con il segno +
per il mercato e per il noleggio

ANIASA

Un 2016 “con il vento in poppa”

In un mercato generale dell'automotive cresciuto all'incirca del 16%, il noleggio ha ottenuto un incremento del 18%. Basta questo dato per fotografare un 2015 decisamente soddisfacente per il comparto del renting. Un 2015 che **Fabrizio Ruggiero**, presidente di Aniasa, sintetizza con parole chiare e numeri puntuali.

“Il bilancio dell'ultimo anno è stato assolutamente positivo - esordisce - abbiamo superato la soglia delle 300mila unità immatricolate e si tratta di un traguardo importante, considerando anche che il mercato, finalmente, è 'ripartito'. Inoltre, occorre sottolineare che, con un incremento del 18%, siamo cresciuti maggiormente rispetto al mercato stesso. E, come già sottolineato lo scorso anno in occasione della presentazione dell'ultimo Rapporto Aniasa, confermiamo che attualmente all'incirca un'auto su cinque viene immatricolata con la formula del noleggio. Dulcis in fundo, lo sviluppo del 2015 è stato ben bilanciato tra il Nlt e il Rac. Quindi, pur non avendo ancora a disposizione i dati precisi su flotta e fatturato, siamo fiduciosi che anche questi indicatori abbiano avuto un trend favorevole”.

I TREND IN ATTO

Alcuni segnali indicano con chiarezza che lo scorso anno qualcosa di importante è cambiato nel mondo del noleggio. “Per quanto riguarda il breve termine, il 2015 ha fatto registrare un deciso aumento del flusso di turisti provenienti da Paesi lontani, in particolare dagli Usa -

FABRIZIO RUGGIERO fa il punto sullo **STATUS ATTUALE DEL NOLEGGIO** ed elenca le prospettive per l'anno appena cominciato. Un anno che, per l'associazione dei noleggiatori, **SARÀ PARTICOLARMENTE RICCO DI SFIDE**

di **Cristiano De Vizzi**



Fabrizio Ruggiero,
presidente di Aniasa

spiega Ruggiero - Chiaramente, i recenti atti terroristici di Parigi hanno lasciato uno strascico che apre qualche punto di domanda in vista del 2016, ma i segnali dell'ultimo anno rimangono davvero incoraggianti”.

Stesso discorso per il lungo termine. “Nel Nlt, abbiamo riscontrato una ripresa della rotazione della flotta: quindi, finalmente, dopo gli anni di crisi, oggi si ricorre meno sia alle estensioni contrattuali, sia al downgrading. Siamo di fronte, in altre parole, a una sostanziale ‘stabilizzazione’ delle car policy”. Oltre che a una mobilità sempre più integrata, che vede grandi prota-

gonisti il car sharing e la telematica. In particolare, Aniasa, nell'ultimo anno, ha aperto le porte alla formula dell'auto condivisa, creando al proprio interno una sezione “vehicle sharing” e accogliendo le richieste di adesione di alcuni importanti operatori (Car2go, Enjoy, Twist, oltre ad ACI Global, che già faceva parte dell'associazione, ndr.).

“Ci aspettiamo che il car sharing in tutte le sue forme, B2B e B2C, continui ad avere uno sviluppo importante - sottolinea Ruggiero - e il nostro obiettivo è supportare concretamente le aziende che operano in questo segmento: abbiamo ‘aperto una porta’ e adesso vogliamo lavorare insieme

alle imprese che si sono associate. In vista del futuro, prevediamo l'ingresso di nuovi operatori nel car sharing, ma allo stesso tempo un'inevitabile 'razionalizzazione' del settore. In questo contesto, Aniasa manterrà la porta aperta e il dialogo con tutti". Quanto alla telematica, aggiunge Ruggiero, "si tratta di un fenomeno altrettanto importante, in atto da almeno tre anni, ma favorito recentemente dalla riduzione dei costi della tecnologia".

LE SFIDE DI ANIASA

Il 2016 sarà il terzo e ultimo anno della "presidenza Ruggiero". Un anno particolarmente importante per tutto il settore. "Dal punto di vista associativo - conclude il manager - vogliamo continuare a rafforzare il dialogo con le istituzioni, specie sui temi della detraibilità Iva e della deducibilità dei canoni delle auto aziendali, ambiti nei quali auspichiamo un maggiore allineamento con la normativa europea. In secondo luogo, è giunto il momen-

to di ripensare il Codice della Strada e ci sono, a nostro avviso, alcuni punti importanti su cui intervenire, in grado di creare nuove opportunità per i player del nostro settore. Infine, un terzo nostro obiettivo imprescindibile è quello di strutturare sempre meglio l'attività dell'associazione sui cosiddetti nuovi segmenti: mi riferisco, ovviamente, al car sharing, ma anche alla sezione dedicata ai servizi automobilistici". In via del Poggio Laurentino, dunque, i prossimi mesi saranno particolarmente intensi.

Flotte "trendy"

Tasse e norme sempre più difficili da decifrare, boom del segmento dei Suv ma, soprattutto, un mercato delle flotte sempre più rilevante: questi i principali trend del mercato automobilistico europeo. A metterli in luce è stata un'analisi di **Marc Odinius**, direttore generale di Dataforce, intervenuto a Roma a fine novembre in occasione dell'ultimo Fleet Europe Forum.

L'AVANZATA DELLE FLOTTE

"Le flotte sono un trend, perché stanno veramente guidando il mercato automotive in Europa - ha sottolineato dal palcoscenico dello Sheraton di fronte a circa 700 operatori internazionali del settore - Se guardiamo indietro a qualche anno fa, sembra che le flotte stiano ancora crescendo. I prezzi delle auto stanno salendo e nel segmento retail non sempre i clienti si possono permettere un'auto nuova". Perciò, sempre più spesso, si rivolgono ai servizi di una società di noleggio.

Nei dodici principali Paesi europei, osserva Odinius, la crescita del mercato delle flotte supera quello dei privati. Unica eccezione la Svezia, dove i codici fiscali hanno ancora il sopravvento. Nonostante ciò, Germania, Regno Unito e Francia hanno raggiunto i loro valori più alti di sempre nelle vendite alle flotte, registrando rispettivamente 900mila, 780mila e 450mila unità. Anche in



Italia, la ripresa è stata trainata dal renting, che ha conquistato una quota di mercato del 20%. E questa tendenza continuerà anche in futuro.

Se le flotte guidano per importanza la classifica dei trend europei, Dataforce cita poi la tassazione e la legislazione sempre più difficili da seguire, soprattutto in relazione ai valori delle emissioni dei motori, variabili a seconda dei mercati.

"Nessuno vuole parlarne - ammette Odinius - ma è davvero difficile per i Fleet Manager in questo business comprendere tutti i cambiamenti. Abbiamo più norme, molti cambiamenti in arrivo, tante imposte e tassazione per gli utenti delle società di noleggio. Perciò, penso che stia diventando difficile per chiunque applicare queste regole, che impattano sul mercato nel modo in cui le persone scelgono la propria auto".

SUV: NON UNO, MA PIÙ SEGMENTI

Infine, il direttore generale di Dataforce si sofferma sull'analisi dei segmenti delle auto sul mercato europeo. Tra questi ve ne sono alcuni stagnanti (auto compatte, piccole e mini) e altri in grave crisi (furgoni della classe media). Al contrario, avanza incontrastato il segmento dei Suv, mettendo a dura prova quello delle compatte, fino a oggi vero punto di riferimento per i Fleet Manager.

Il perché è semplice. "Non c'è nessun altro segmento con così tanta varietà di modelli - spiega Odinius - In media negli altri segmenti abbiamo circa 30-40 modelli, mentre in quello dei Suv (che a sua volta raggruppa in realtà tre o quattro segmenti) ne abbiamo già ora 70, e entro il 2020 probabilmente ne avremo tra 90 e 100".

(Antonella Pilia)

Il 2015 DELLE QUATTRO RUOTE si è chiuso con oltre UN MILIONE E MEZZO DI UNITÀ VENDUTE, il 15,75% in più rispetto allo scorso anno. Il noleggio ha raggiunto quota 310.000 veicoli

I risultati di fine 2015 hanno superato le aspettative, confermando che sembra finalmente messa da parte la più lunga crisi del mercato degli autoveicoli che l'Italia abbia conosciuto.

Dopo la caduta verticale delle vendite (-47,7%) tra il 2007 e il 2013, e con un 2014 primo anno di crescita - seguito a 6 anni consecutivi in flessione - (+4,3%), il 2015 ha visto, contrariamente alle previsioni di inizio anno, un trend positivo che non ha mai arrestato la sua corsa. Anzi ha accelerato a fine anno: clamoroso l'esito di dicembre che con 109.000, consegne, il 18,6% in più dello stesso mese dell'anno precedente, ha reso possibile il "record" di 1.580.000 auto.

di Pietro Teofilatto

I numeri che aspettavamo



Il noleggio è stato il maggior conduttore della ripresa e, con oltre 310.000 immatricolazioni, è proiettato a superare il record delle 320.000 unità targate nel 2008

L'AUTO MOTORE DELL'ECONOMIA

Molteplici gli elementi che hanno stimolato la ripresa, a dimostrazione non solo che il settore automobilistico è ancora necessario per la mobilità e i trasporti nel nostro Paese, ma che ha un ruolo fondamentale come positivo attivatore componente dei consumi interni e della produzione industriale. In generale, se da una

parte si registra un aumento degli indici di fiducia di privati e aziende, una pur timida ripresa dell'economia e dell'occupazione e un ricorso al credito meno difficile, dall'altra è da ricordare il grande impegno profuso dal comparto dell'industria e dei servizi per l'auto, della rete commerciale e di assistenza. Su tutto è poi da evidenziare la situazione di un parco auto con targhe sempre più

“vecchie” e caratterizzato dalla ormai inderogabile esigenza di sostituzione, compressa dalle incertezze dell'economia e dalla pressione fiscale. L'età media è infatti fortemente aumentata, passando dai 7 anni e 6 mesi del 2007 ai 9 anni e 11 mesi del 2014, con valori superiori ai 12 anni nelle regioni del Mezzogiorno.

VERSO IL FUTURO

Voltata pagina, è ovvio chiedersi come si svilupperà il mercato nei prossimi anni. Senza analizzare nel dettaglio i trend macroeconomici, è palese a tutti come nell'ultimo decennio lo scenario collettivo sia fortemente mutato, con un calo del Pil e della competitività generale, che ha inciso sul tessuto sociale, sul reddito disponibile, specialmente delle persone sotto i 30 anni. Senza tralasciare l'aumento della popolazione sopra i 60 anni e le crescenti disparità per ambito territoriale. Sono stati - e sono tuttora in accelerato divenire - così forti i cambiamenti globali, che per davvero “il mondo è cambiato. Ed è inevitabile che tali trasformazioni abbiano inciso e incideranno nel futuro dell'industria e dei servizi di mobilità. Ed è arrivata l'ora di una generale riflessione sulla gestione della mobilità individuale e collettiva, non escludendo possibili scenari di evoluzione dei sistemi produttivi. Diventa utile in questo quadro considerare le recentissime indicazioni del Cruscotto Congiunturale sull'economia italiana, curato dal Mise su dati Eurostat. Tra le varie tabelle, diventa di particolare interesse quella relativa alle immatricolazioni di veicoli nel periodo 2008-2015. Ebbene, se nel 2008 il mercato nazionale era basato su circa 240.000 auto nuove

al mese, i dati più recenti, seppure indicatori di rinnovato trend positivo, indicano quasi 100.000 unità al mese in meno.

Esaminando poi i dati del parco auto, se nel periodo pre-crisi (2002-2007) si ravvisa un aumento di circa 500 mila unità anno, nel successivo triennio il trend positivo scende, fino ad essere negativo nel periodo 2011-2014. Probabilmente, pur nella positiva ripresa in atto ed essendo arrivati ai livelli più bassi, non si tornerà ai livelli ante-crisi di oltre 2 milioni di auto all'anno. Secondo gli studi più accreditati, nel triennio 2016-2018 il nostro sarà infatti un mercato caratterizzato prevalentemente da un incremento della domanda di sostituzione sia per

privati che per aziende, nonché da un diverso orientamento per l'utilizzo dell'auto.

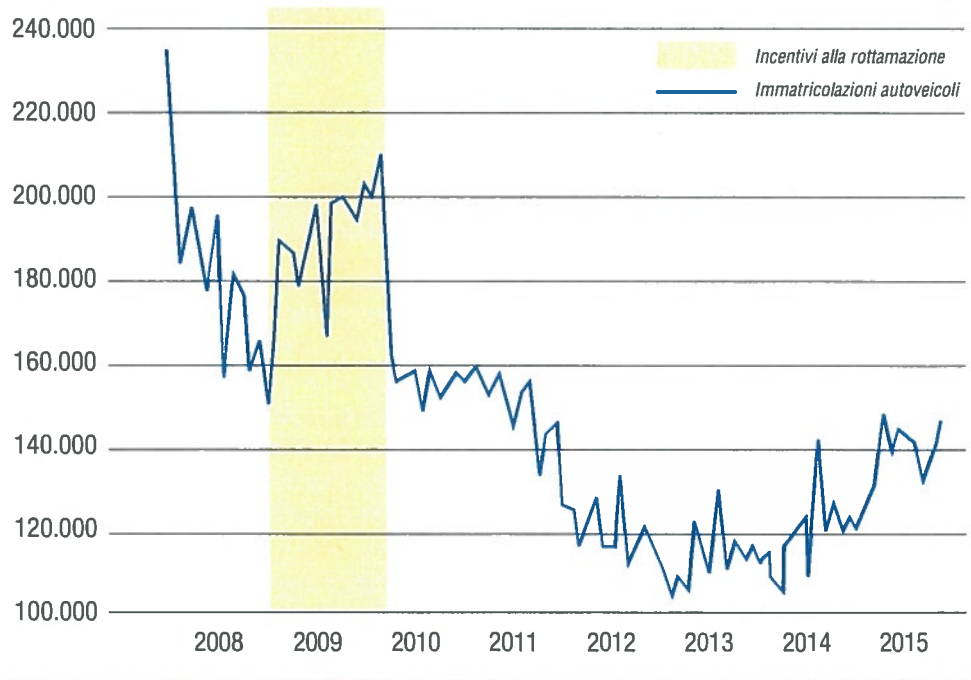
IL NOLEGGIO NON SI FERMA

Nell'arco di pochi anni si sono sviluppati infatti nuovi stili di vita, la sharing economy non è più marginale, le inquietudini per i livelli di inquinamento sono sempre più pressanti. Siamo poi sempre più consapevoli che la tecnologia digitale sta rivoluzionando la quotidianità e che le domande di mobilità saranno diversificate e contingenti alle esigenze ed alla facilità d'uso. In questo quadro, in attesa dei dati ufficiali Aniasa, appare nitida la posizione del noleggio. In effetti,



Pietro Teofilatto

RIPRESA DELLE IMMATICOLAZIONI DI AUTOMOBILI



Fonte : Ministero dello Sviluppo Economico



FLEET MAGAZINE È SU FACEBOOK



IMMATRICOLAZIONI PER SEGMENTO

Per utilizzatore	Gen/Dic 2015	Gen/Dic 2014	Var %	Gen/Dic 2015	Gen/Dic 2014
Privati	1.009.537	854.664	18,1	63,7	62,4
Aziende (*) di cui:	574.081	514.354	11,6	36,3	37,6
Noleggio	311.352	263.896	18,0	19,7	19,3
breve termine	119.650	101.379	18,0	7,6	7,4
lungo termine	191.702	162.517	18,0	12,1	11,9
Società (**)	262.729	250.458	4,9	16,6	18,3
Totale	1.583.618	1.369.018	15,4	100	100

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati UNRAE e Min. Trasporti
 (*) Comprende Noleggio/Società
 (**) Comprende acquisti in proprietà ed in leasing

così come nel 2014, anche nel 2015 questo settore è stato il maggior conduttore della ripresa dell'auto e, con oltre 310.000 immatricolazioni di autovetture, è proiettato a superare il record delle 320.000 unità targate nel 2008.

Sicuramente Expo ha mostrato un Paese che intende riprendere la sua posizione internazionale e i flussi turistici generati, specialmente nelle sedi aeroportuali, hanno contribuito a un considerevole aumento delle immatricolazioni delle aziende di noleggio a breve termine (+18%).

Con una flotta massima salita nel periodo estivo a 147.000 unità rispetto alle 139.000 del 2014 (+6%), il comparto ha risposto ottimamente alla domanda turistica e d'affari,

effettuando rispetto agli anni precedenti un'accelerazione del cosiddetto "in-fleeting" sul territorio e un più rapido turn over, sceso ben sotto i 12 mesi.

Rinnovo dei contratti delle flotte aziendali e diffusione nel segmento dei professionisti e dei privati sono state invece le propulsioni per il noleggio a lungo termine, che ha

superato le 190.000 unità (+18% sul 2014).

E le indicazioni per il business del settore sono decisamente positive anche per il 2016, versante del remarketing compreso, considerando una certa riduzione dei tempi di durata dei contratti e, pertanto, l'offerta sul mercato dell'usato di prodotti di grande appetibilità.

Nel triennio 2016-2018 il nostro sarà un mercato caratterizzato prevalentemente da un incremento della domanda di sostituzione sia per privati che per aziende

GOVERNO, SEGNALI D'ATTENZIONE

Osservando su base decennale il trend del mercato italiano, notiamo, specialmente nell'ultimo triennio 2013-2015 una crescente incidenza del noleggio, arrivata nell'ultimo anno (e proprio nel momento di netta ripresa degli acquisti dei privati) a rappresentare quasi il 20% del totale. In una fase economica caratterizzata dal crollo del potere d'acquisto dei consumatori sono state le flotte aziendali a tenere saldo il mercato, ad evitare situazioni ben più negative.

Anche se è ancora presto, potremmo delineare che nel nostro Paese stia per aprirsi una nuova fase di espansione delle flotte, dopo il brusco stop targato 2011 e le politiche di contenimento dei costi e di "sviluppo prudenziale" messe allora in atto dalle aziende, contemporaneamente vessate da un Fisco senza freni.

Superando non senza difficoltà le avversità della "torchiatura" tributaria, l'intero mondo automotive apprezza il recente intendimento del Governo, che

con la recente Legge di Stabilità ha mitigato la fiscalità, prevedendo l'applicazione del cosiddetto superammortamento all'acquisto di beni strumentali, come sono qualificati dalla normativa i veicoli adibiti ad uso noleggio.

Non si tratta di grandi agevolazioni, considerando la perdurante delicatezza della congiuntura nazionale, ma essendo a carattere temporaneo (finiranno a dicembre 2016) possono offrire al Governo spunto per considerare più attentamente il settore e la sua funzione di volano della ripresa.

Si tratta ora di fare un salto di qualità, eventualmente affiancando sistemi di deducibilità dell'uso dell'autovettura anche per i privati, al fine di riprendere il percorso verso livelli più conformi al posizionamento economico nel contesto dell'Unione Europea e di configurare un ciclo economico più rispondente alle caratteristiche di base del prodotto auto.