

# APPESI A UN CHIP

La crisi produttiva dell'automotive travolge anche il noleggio, tra ritardi nelle consegne dei veicoli e contratti da prolungare. Facciamo il punto sullo stato dell'arte e sulle strategie da adottare

di Marina  
Marzulli

**L**Il mercato dell'auto si trova in uno stato di crisi produttiva: le Case automobilistiche continuano ad annunciare rallentamenti e addirittura stop delle attività in alcuni stabilimenti. La mancanza di semiconduttori - componenti essenziali dei veicoli moderni -, spesso indicata come unica responsabile di questa situazione, si inserisce in realtà in un contesto più ampio, nel quale si fanno sentire le conseguenze della pandemia, la non semplice transizione all'elettrico e l'incremento del costo delle materie prime, in particolare il ferro. Salvaguardare i profitti se non si possono mantenere i volumi: questo l'obiettivo generale dei Car Maker, allineati nel sostenere i loro modelli di punta a scapito del resto delle gamme (e con conseguenti ritardi nella consegna delle auto). Il sistema si è adeguato alla carenza del mercato dei chip e non c'è nessuna intenzione di scatenare una "guerra dei prezzi" per accaparrarsi i semiconduttori, date anche le ingenti spese già sostenute per l'elettrificazione.



## L'IMPATTO SUL NOLEGGIO

Difficile quantificare con precisione l'impatto della crisi produttiva in atto sul noleggio. Di certo le immatricolazioni sono ancora molto lontane dai livelli del 2019, ultimo anno pre-Covid. Come spiega **Giuseppe Benincasa**, direttore generale di Aniasa, "il Rent a car ha avuto una consistente riduzione della flotta disponibile: le immatricolazioni da gennaio ad agosto 2021 sono cresciute del 15% sull'anno precedente, ma sono il 50% in meno del 2019.

Il lungo termine, invece, realizza contratti, ma è in difficoltà a consegnare le auto, perché non ci sono. Il calo della produzione ci preoccupa. Quanto impatterà sul rispetto delle tempistiche della transizione ecologica? Stiamo

perdendo due anni, fra il Covid e la crisi dei chip".

## MANCANZA DI PRODOTTO

Crescita dei prezzi, ritardi negli ordini, disagi.

"La crisi legata ai semiconduttori, che ha colpito duramente l'intero comparto automotive, ha avuto impatti rilevanti anche nel Rent a car. I forti rallentamenti e i tagli nella produzione, dovuti in alcuni casi alle chiusure temporanee di alcuni stabilimenti, hanno determinato una difficoltà da parte dei diversi Car Maker nel soddisfare la domanda di mezzi delle società di noleggio come Europcar - interviene **Stefano Gargiulo**, managing director di Europcar Mobility Group Italia - Gli operatori del Rent a Car sono stati costretti a gestire l'alta stagione con una flotta sottodimensionata rispetto



alle richieste del mercato, con un aumento dei prezzi che rappresenta la naturale conseguenza di un'offerta decisamente inferiore alla domanda. Stando ai segnali che arrivano dal mercato si tratta di una situazione destinata protrarsi per l'intero 2022, con difficoltà di approvvigionamento da parte delle

società di noleggio e prezzi che resteranno alti". Anche il Nlt è impattato dalle conseguenze generate dalla carenza di semiconduttori: "Gli ordini stanno subendo dei ritardi che, generalmente, vanno dai tre ai sei mesi ma che, in alcuni casi e per modelli specifici, possono arrivare

a toccare anche i 400 giorni. Si tratta di una situazione abbastanza incerta che monitoriamo quotidianamente e che sta ovviamente causando disagi ai nostri clienti - spiega **Tomaso Aguzzi**, direttore sales di Arval Italia - Grazie alle solide relazioni che abbiamo con le Case costruttrici, stiamo lavorando per garantire che i nostri clienti dispongano dei veicoli di cui hanno bisogno per ridurre l'impatto sulle loro attività".

### LE STRATEGIE DEI NOLEGGIATORI

Fare previsioni sugli sviluppi della crisi è difficile perché c'è ancora molta incertezza sui tempi necessari per arrivare a una soluzione positiva del problema, ma è facile che anche per il 2022 ci possano essere impatti sulla produzione. Che fare, quindi?

"Guardando al futuro, il nostro obiettivo è quello di sviluppare e ampliare il mix dei canali di sourcing, così da acquisire un maggior livello di flessibilità nella gestione della flotta e in qualche misura prevenire problemi come quello a cui stiamo assistendo - spiega Gargiulo - Per il momento, data la minore disponibilità di vetture a noleggio sul territorio nazionale, ci uniamo al suggerimento di Aniasa ai clienti di prenotare



Da sinistra, Giuseppe Benincasa (Aniasa), Stefano Gargiulo (Europcar Mobility Group) e Tomaso Aguzzi (Arval)

“

Il calo della produzione ci preoccupa. Quanto impatterà sul rispetto delle tempistiche della transizione ecologica? Stiamo perdendo due anni, fra il Covid e la crisi dei chip

Giuseppe Benincasa, Aniasa

”

in anticipo le vetture di cui hanno bisogno per i loro spostamenti, sia Leisure che Business”. Il noleggio a lungo termine ha l'obiettivo primario di garantire la mobilità ai

suoi clienti, minimizzando i disagi, come spiega Aguzzi: “Oltre a far leva sulle consolidate relazioni che abbiamo con tutte le Case in qualità di noleggiatori multibrand, lavoriamo a stretto contatto con i clienti per elaborare soluzioni personalizzate per ogni esigenza, forti della nostra ampia offerta di prodotti e servizi, anche flessibili”. Se serve si interviene sui contratti, ad esempio proponendo ai clienti il prolungamento, in modo da garantire la mobilità delle persone fino all'arrivo del nuovo veicolo ordinato. “Qualora questo non fosse possibile, abbiamo la possibilità di offrire in alternativa i prodotti

flessibili che fanno parte della nostra offerta, in primis ricorrendo al noleggio mensile Arval Mid Term, così da fornire una soluzione di mobilità immediata ai clienti in attesa delle consegne. Ma non solo, perché anche alcuni Costruttori stanno cercando proattivamente di limitare i disagi, ad esempio proponendo veicoli non dotati di tutti gli optional da fornire in tempi rapidi al cliente, con l'impegno di dotare le auto delle funzionalità mancanti una volta ottenuta la disponibilità dei chip necessari. Chiaramente, questo è possibile esclusivamente laddove non venga messa a rischio la sicurezza dei veicoli”.

## I RETROSCENA DELLA CRISI

Cosa si nasconde dietro al tanto discusso chip shortage? Ne abbiamo parlato con un esperto superpartes. Di sicuro, si tratta di una situazione che muterà lo scenario industriale

di Marina Marzulli

**L**imiti della filiera unica e le strategie dei Costruttori: cosa non sappiamo della cosiddetta "crisi dei chip"? Lo abbiamo chiesto a un esperto sopra le parti: **Marco Santino**, dal 2019 partner di Oliver Wyman, con alle spalle oltre 20 anni di esperienza nella consulenza strategica e nell'industria. Ha iniziato la sua carriera in Fiat Auto ed è stato Partner e Managing Director presso The Boston Consulting Group ed in precedenza in A.T. Kearney. Oggi aiuta i maggiori player regionali e global del settore della mobilità a sviluppare strategie di crescita, migliorare la produttività e a trasformare la loro supply chain.

**FM: Ci riassume i motivi della crisi?**

"La crisi dei chip è nata per una sovrapposizione di concause, non ultimo il Covid. Il problema era evidente già da marzo di questo anno. Di base, si è trattato di un incrocio tra la crescita sostenuta della domanda dell'industria - non solo quella dell'automotive ma anche dell'elettronica di consumo - e il consolidamento del mercato della fornitura, che vede pochi grandi poli di produzione, tra cui la Malaysia. Il Covid ha costretto a fermi di produzione forti e prolungati anche in un momento in cui la domanda sta crescendo tanto, non solo per il maggior numero di auto prodotte,

ma per la quantità di semiconduttori presenti in ogni nuova vettura: in particolare, a bordo di un'auto elettrica c'è un numero di chip di 10 volte superiore rispetto a quello di un'auto tradizionale”.

**FM: Addirittura 10 volte?**

"Ho fatto un confronto fra due estremi: non è solo l'elettrico la causa, ma gli Adas, la guida assistita, la



Marco Santino (Oliver Wyman)

connettività. L'elettrico, in più, deve ottimizzare l'energy management di bordo e ottimizzare tutto il funzionamento della vettura. La curva di maturità del prodotto non è ancora completa e ciò si paga in ridondanza, anche nella scelta delle soluzioni per l'elettronica a supporto".

**FM: Come stanno gestendo la crisi le Case?**

"L'obiettivo dei Costruttori è quello di garantire la produzione dei modelli di lancio o di punta. Quindi negoziano con l'industria per salvaguardare determinati prodotti. In questo momento chi ha potuto ha cercato di guidare la direzione in cui tagliare: alcuni grandi annunci di chiusura di stabilimenti sono nati per salvaguardare un'altra parte del portafoglio prodotto. In questo modo, la capacità di negoziare i prezzi complessivi torna nelle mani dei Costruttori".

**FM: In che senso?**

"Il sistema si è allineato allo shortage, alla carenza del mercato.

“

Il sistema si è allineato allo shortage, alla carenza del mercato. Tutti i Costruttori hanno enfatizzato questo aspetto anche per evitare una guerra dei prezzi che non è positiva

Marco Santino, Oliver Wyman

”

Tutti i Costruttori hanno enfatizzato questo aspetto anche per evitare una guerra dei prezzi che sembrava si fosse innescata e che non è positiva.

Questo è un discorso che vale per Europa e USA; in Asia i produttori cinesi sono stati in grado di gestire in modo diverso la crisi, hanno gamme diverse e, anche per la vicinanza di filiera, hanno annunciato meno disastri al consumatore".

**FM: Quindi nessun Costruttore è disposto a pagare di più per i chip?**

"I nuovi prodotti ibridi ed elettrici sono ancora nella fase iniziale, non ammortizzati dalle vendite, e non offrono marginalità comparabili con quelle delle auto a combustione interna. A questo si è aggiunto il Covid.

I Costruttori hanno sofferto e quindi, piuttosto che puntare a mantenere i volumi, 'tengono' sul prezzo. La reazione alla crisi è: accettare il taglio dei volumi, salvaguardando i prodotti di fascia più alta e con marginalità più importanti, specie per quanto riguarda i marchi premium".

**FM: Si può parlare di una qualche forma di speculazione?**

"No, perché non è una crisi orchestrata a tavolino, semplicemente si cerca di trarre il meno peggio da una situazione non voluta".

**FM: La crisi dei chip ha messo in luce, ancora una volta, i limiti di una filiera unica.**

"Certamente: se ci fosse stata la possibilità di fare scelte diverse, l'impatto sarebbe stato meno drammatico. Non è un mistero che quasi tutti i grandi Costruttori e i fornitori stiano valutando criticamente la supply chain dell'elettronica, e quindi nel medio termine assisteremo a scelte industriali di rilocalizzazione, magari anche in Europa".

**FM: Quella dei semiconduttori non è una filiera facile o veloce da creare da zero, però. Nel frattempo, come e quando si risolverà la crisi?**

"La produzione dei chip necessita di forti investimenti iniziali e di larga scala, ma il costo del lavoro non è l'unica variante. Fino agli anni '80 in Europa esisteva una filiera dell'elettronica, che poi si è persa. Ripristinarla non è una risposta immediata alla crisi: di fatto le cose si risolveranno tagliando e spalmando i volumi da qui al 2022. L'obiettivo è un ritorno alla normalità a inizio 2023, ma non ci saranno blocchi di produzione, perché la rimodulazione dei volumi garantirà continuità. Questa crisi, insieme ad altre, porterà a cambiare lo scenario industriale".

**FM: È vero che per i produttori di chip l'auto non è il mercato più importante, ma lo è l'elettronica di consumo?**

"L'auto è un cliente non meno importante, ma non il più importante. Al di là dei giochi di parole, il mondo automotive tende a essere autoreferenziale e a pensare che per un fornitore lavorare per questo ambito sia l'attività principale. In realtà l'elettronica vede il mercato delle quattro ruote come uno dei mercati di sbocco, ma non ha solo quello".

## Impossibile tornare indietro

*Una cosa è certa: crisi o meno, non è realistico pensare che le auto possano avere meno elettronica nel futuro. "Tornare indietro è impossibile, ma si può rallentare l'evoluzione di alcune soluzioni - spiega Marco Santino - Levare il Cruise Control a un'auto che l'ha di serie fa perdere competitività, è impensabile. Se invece qualcuno prevedeva l'estensione di offerta di alcuni Adas già sui Model Year 2022, magari aspetterà il 2023. Ma tornare indietro non è possibile, anche perché avrebbe un costo non sostenibile e andrebbe in controtendenza con le aspettative del cliente".*

# UN PIANO STRATEGICO IN 5 PUNTI

La revisione della fiscalità, il rilancio del turismo tramite il noleggio a breve termine, il ruolo fondamentale del car sharing, la digitalizzazione e la transizione ecologica: sono questi i principali temi al centro delle proposte di Aniasa per il rilancio del comparto automotive

di Pietro Teofilatto

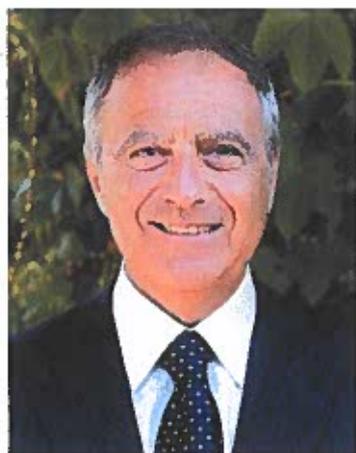
**L**a campagna vaccinale ha ripreso forza, il PIL sfiora il +6%, gli indici di fiducia sono in aumento, il metodo Draghi funziona. Il Governo deve adesso accelerare nelle attività di attuazione del PNRR, sulle quali c'è molto da fare. Ma, allo stesso tempo, bisogna rimettere in carreggiata l'automotive, il secondo comparto della nostra economia, che stenta a tornare ai livelli pre-Covid e sta per affrontare una trasformazione epocale. Occorre un Piano strategico. Aniasa propone 5 punti per il noleggio. Se da una parte l'economia nazionale sta velocizzando il recupero degli effetti della pandemia e le le previ-

sioni di crescita del PIL vengono corrette verso l'alto, il mercato italiano dell'auto continua ad essere in forte difficoltà. Non fa testo che nel cumulo dei primi 8 mesi del 2021 il dato delle immatricolazioni sia positivo (+31%). Certo, lo è rispetto al 2020, uno dei peggiori degli ultimi decenni a causa del lockdown, ma non nei confronti del 2019: attualmente mancano all'appello 260.000 targhe. Proiettandosi sull'intero 2021, si può stimare che il totale delle immatricolazioni si attesterà sulle 1.550.000 unità, con una perdita, rispetto al 2019, di 365.000 immatricolazioni, un conseguente calo di fatturato di 6.6 miliardi e con un minor gettito Iva per lo Stato di 1,5 miliardi. Lo scenario non è quindi favorevole e, per di più, affinché non si aggravi, è necessario che nell'ultima parte dell'anno siano disponibili incentivi con risorse analoghe a quelle che hanno consentito fino ad oggi il parziale, ma insufficiente, recupero sui livelli ante crisi.

## UN VERO PIANO STRATEGICO

Il Dì Sostegni bis di settembre ha rifinanziato gli incentivi e inserito anche un bonus per le autovetture usate Euro 6, da tempo sollecitato da Aniasa. Un incentivo che può diventa-

re ulteriore canale di svecchiamento del parco auto, offrendo il noleggio di vetture meno inquinanti e più sicure a chi può permettersi solo auto usate. Tuttavia, le risorse sono esigue ed i 57 milioni di stanziamento (40 per l'usato) sono destinati ad esaurirsi in poche settimane. L'effetto paradossale è che, comunque, le stime per fine 2021 (una crescita sul 2020 del 13%, ma un calo rispetto al 2019 del 19%) porterebbero il business dell'auto ad un recupero sul 2019 molto inferiore rispetto a quello del PIL, che dovrebbe invece recuperare quest'anno più della metà del crollo del 2020. E se l'automotive rappresenta il 9% del PIL (ed un gettito tributario di 76 miliardi), è fondamentale che si vari una politica di ampio respiro per un settore che dà lavoro ad oltre 1 milione di persone: è necessaria una crescita delle immatricolazioni, sostenuta sia dalla ripresa economica, sia da una politica organica di incentivi



Pietro Teofilatto, Aniasa





strutturali connessa al rinnovo del circolante. Se aspetti primari del Recovery e della recentissima statuizione UE Fit for 55 sono il contenimento delle emissioni e la transizione ecologica, sono allora indispensabili investimenti non solo nelle infrastrutture, per rendere utilizzabile e competitiva l'auto elettrica, ma anche per sostenere gli investimenti che dovrà fare il mercato, automobilisti in primis. Il Mise sembra aver compreso l'importanza di un Piano strategico che accompagni l'evoluzione dell'industria e dei servizi per l'automotive, oggi sotto pressione per uscire dalle crisi in atto. Congiuntura sfavorevole acuita di recente sul fronte dell'offerta non solo per la carenza mondiale dei microchip necessari agli stabilimenti, ma anche per le complesse riorganizzazioni aziendali nel contesto dei servizi e della componentistica in vari distretti produttivi.

### IL NOLEGGIO VEICOLI

Al termine dei primi due quadrimestri, il noleggio è in netta ripresa dopo la caduta verticale delle immatricolazioni del 2020.

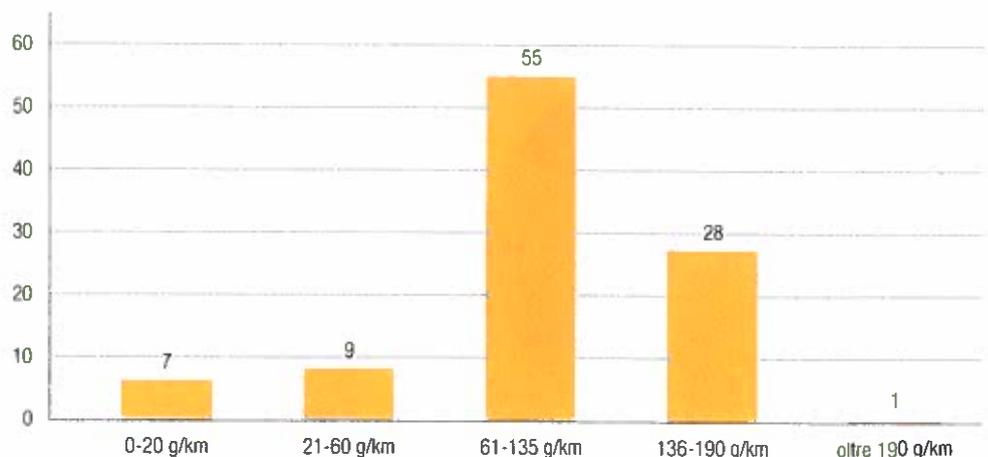
Il noleggio a breve si attesta ad un +15 % ed il lungo termine sfoggia

un +42%. Segnali di ottimo auspicio per la ripresa e per il raggiungimento dei livelli ante-pandemia del 2019, da dove si è tuttavia ancora distaccati (-52% per il breve e -5,5% per il lungo). La ripartenza del turismo estivo ha visto il Rac pronto a fornire, con una flotta di 100.000 auto dislocate in 1.000 punti sul tutto il territorio nazionale, servizi di mobilità anche al ritornato turismo estero.

Il Nit sta rappresentando sempre di più la migliore risposta alle emergenti esigenze di mobilità non solo di imprese e PA, ma anche di privati. Il comparto del lungo dovrebbe arrivare a immatricolare circa 260.000 auto, un aumento del 22% sul 2020.

Ancora lenta la ripresa del car sharing, che ha visto scendere da 13 a 6 milioni gli utilizzi condivisi. E' evidente a tutti gli operatori che la situazione di crisi sofferta negli ultimi 18 mesi è, sì, alle spalle, ma sussistono complessità, con un aumento dell'anzianità del circolante dovuto alla proroga dei contratti e al contemporaneo allungamento dei tempi per l'approvvigionamento del nuovo, con il turismo concentratosi solo ad agosto, con la ridotta mobilità cittadina.

### Immatricolazioni autovetture a noleggio per fasce di CO2 (%)



Fonte: Aniasa

Immatricolazioni autovetture gennaio-agosto 2021

CANALE	Gen-Ago 2021	Gen-Ago 2020	Var. % 2021-2020	Gen - Ago 2019	Var. % 2021-2019
Privati	662.926	502.762	31,90%	754.980	-12,20%
Noleggio a lungo termine	182.784	128.229	42%	193.442	-5,50%
Noleggio a breve termine	61.098	52.873	15%	127040	-52%
Altri noleggi*	10.918	12.702	-14,00%	22.908	-52,30%
Auto-immatricolazioni**	94.623	76.180	24,20%	167.973	-43,70%
Società	57.526	43.087	33,50%	65369	-125%
<b>TOTALE</b>	<b>1.069.875</b>	<b>815.833</b>	<b>31,10%</b>	<b>1.331.712</b>	<b>-19,70%</b>

\*Auto-immatricolazioni uso noleggio effettuate da concessionari e Case auto  
 \*\*Auto-immatricolazioni effettuate da concessionari e Case auto

Fonte: elaborazioni su dati UNRAE

**I PUNTI DI ANIASA**

Aniasa vuole essere portavoce di tale situazione, non solo in vista della Legge di Bilancio per il 2022, ma anche sostenendo la necessità dell'inserimento dell'automotive nelle maglie del PNRR. Da qui la proposta di cinque temi nel prossimo confronto con le istituzioni.

**1 • La riforma della fiscalità dell'auto a noleggio**

Il noleggio avrà un ruolo prioritario nella ridefinizione dei modelli di mobilità urbani ed extraurbani, con una crescente posizione tra gli attori dell'ecosistema. Il settore è regolamentato da un quadro normativo obsoleto e inadatto a gestirne le evoluzioni future. La possibilità di

una riforma della fiscalità dell'auto aziendale, a livello nazionale e locale, con un adeguamento ai modelli europei, porterebbe evidenti benefici al sistema Paese. L'auto aziendale assurgerebbe a elemento di competitività internazionale aggiunta del tessuto economico-produttivo, volano per il settore nazionale dell'automotive e vettore e acceleratore della transizione ecologica.

**2 • Il breve termine: una leva per il rilancio del turismo**

Il turismo è un settore strategico per il rilancio del Paese. E il noleggio deve essere valutato come agente abilitativo del corretto funzionamento della filiera, garantendo flussi di spostamento sul territorio con soluzioni flessibili e sostenibili. Non esistono purtroppo oggi significative iniziative di sostegno della mobilità turistica: occorre quindi inserire ufficialmente il noleggio auto all'interno delle dinamiche proprie dell'universo del turismo, incentivandone l'uso con ricadute sull'intero comparto.

**3 • Il car sharing per sviluppare la riforma del TPL**

La crisi pandemica ha offerto nuovo risalto all'inadeguatezza dei sistemi di mobilità locali, per livelli di servizio, flessibilità, sostenibilità ambientale. E' priorità assoluta per il nostro Paese innovare modelli superati, offrendo alle PA locali elementi di conoscenza per la definizione di

nuovi modelli, con una revisione dell'impianto regolamentare e fiscale e un adeguamento della governance.

**4 • Favorire la transizione digitale**

Il digitale sta rivoluzionando la nostra mobilità quotidiana, favorendo gli spostamenti delle persone, la gestione delle flotte, dell'intermodalità. E' d'obbligo raggiungere livelli più elevati di efficienza e produttività, compresi gli adeguamenti infrastrutturali e di rete, nonché diversi aspetti regolamentari, specialmente per il management dei dati.

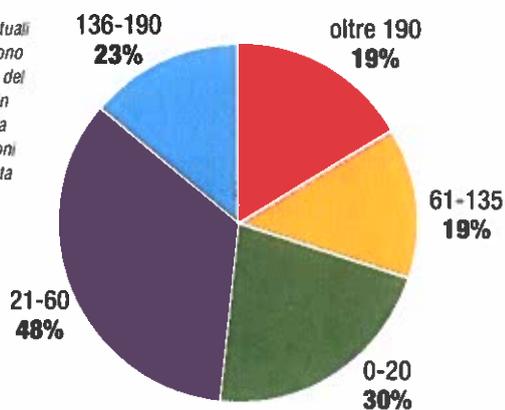
**5 • Transizione ecologica della mobilità e sostenibilità sociale ed operativa**

In un contesto in rapida trasformazione, esiste il rischio che gli operatori del noleggio subiscano le conseguenze di asimmetrie tra le scelte delle Case e le richieste dei clienti, così come tra le tecnologie disponibili (l'elettrico) e le infrastrutture fondamentali per supportarne l'utilizzo.

In generale, i noleggiatori, a prescindere dalle tecnologie impiegate, sono i principali promotori di una mobilità sostenibile e avanzata, proponendo l'utilizzo di auto di ultima generazione. E, in questo momento, sono infatti i principali diffusori di auto elettriche ed ibride. È quindi da riconoscere il ruolo chiave ricoperto nel supportare la transizione ecologica della mobilità.

Immatricolazioni autovetture gen-ago 2021  
 Incidenza del noleggio per fasce di emissioni

Le percentuali si riferiscono alla quota del noleggio in ogni fascia di emissioni considerata



Fonte: Aniasa