

**L'intervista/2 Giuseppe Benincasa**

# «Cresce la domanda»

► Il segretario generale di Aniasa: «Il noleggio a breve termine è in una fase molto positiva»

► «Sono in aumento il numero dei contratti e la durata, quindi sale anche il chilometraggio»

«Il fattore principale è il mercato», così Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa e responsabile per il noleggio a breve termine, riassume i motivi alla base della crescita del comparto del quale è competente, ovvero il noleggio a breve termine.

**Prima l'Expo, poi il Giubileo e poi il turismo. C'è qualche altro fattore di spinta per questo business?**

Il principale è la crescita strutturale del mercato e della domanda. Oggi il Rac è sempre più diffuso, sempre più appetibile ed è diventato sostitutivo. Il turismo inoltre si è livellato verso il breve periodo per cui il rent è entrato nella dinamiche del budget delle famiglie. Per questo aumentano sia la flotta media sia la rotazione dei mezzi perché aumentano noleggi e durata, dunque i chilometraggi.

**L'aumento di rotazione ha conseguenze sull'usato e sui meccanismi del defleet?**

Negli ultimi due anni abbiamo visto l'aumento sostanziale della formula del buy-back, dunque a provvedere sono i costruttori attraverso i propri canali di distribuzione dell'usato che riguarda

no prevalentemente mercati stranieri.

**C'è anche il ruolo del rent-to-rent...**

È un canale di acquisizione ormai consolidato che consente alle società di noleggio di completare la flotta in base alle proprie esigenze e nel momento in cui serve, tra l'altro con un impegno finanziario diverso.

**Alcune aziende di Rac stanno facendo offerte di lungo termine. Quanto contano?**

In realtà si tratta di plurimensili che non arrivano a 12 mesi e sono meno del 10%, è comunque un fenomeno interessante che va verso nuovi segmenti di mercato e che non ha alcun impatto per il Nlt, neppure per le dinamiche gestionali perché all'interno di un unico contratto plurimensile all'utilizzatore possono essere assegnate anche due vetture diverse.

**Da come parla, è il leisure a crescere di più...**

Sì, sta tirando moltissimo, ma anche il canale business ha ripreso e persino il downtown, dopo un lungo periodo di calo, ha ripreso a salire, segno che la domanda è sempre più ampia. Tutto questo è la naturale conseguenza della sharing economy dove il car sharing fa da "pay per use" quotidiano e il noleggio soddisfa altre esi-

genze.

**La crescita del leisure e di alcune aree turistiche sta portando a nuove dislocazioni della flotta e alla nascita di nuovi attori?**

Absolutamente sì! Stanno crescendo nuovi attori che stanno beneficiando della politica di riduzione dei costi che stiamo portando avanti con il nostro sistema aeroportuale, che rimane particolarmente esoso. Questi operatori inoltre svolgono un ruolo fondamentale perché forniscono un servizio a fasce di clientela che solitamente non sono considerate dai grandi marchi internazionali. Ma la dislocazione sempre più a Sud accentua l'atavica criticità dei furti...

**La situazione rimane sempre la stessa?**

Per i furti rimaniamo sempre i primi a livello planetario, ma la colpa è del legislatore, fermo al concetto di ladro di auto come ladruncolo che ruba per il pezzo di ricambio e non come membro di organizzazioni criminali che operano a livello continentale: una vera e propria industria di riparazione e vendita di auto. Le forze dell'ordine fanno il massimo, ma il livello giudiziale vanifica il loro lavoro rimettendo questi malfattori in libertà già il gior-

no dopo. Per la sicurezza all'interno degli aeroporti abbiamo fatto invece un ottimo lavoro: i furti non li abbiamo all'interno degli scali. E continueremo ad investire in modo consistente.

**E le altre criticità?**

Stiamo intervenendo adeguando la logistica all'interno degli aeroporti sia per gli autonoleggi sia per i clienti. È stato fatto un ottimo lavoro a Roma, Firenze e Venezia mentre stiamo soffrendo a Linate e Malpensa che sono totalmente inadeguati pur essendo molto costosi.

**Nicola Desiderio**

**SIAMO MOLTO SODDISFATTI DI COME STANNO ANDANDO LE COSE NEGLI AEROPORTI, ROMA MEGLIO DI MILANO IL RAC NON INSIDIA IL LUNGO TERMINE LE OFFERTE SI AVVICINANO AL MASSIMO AI 12 MESI OK IL RENT TO RENT**



**OTTIMISTA**  
Giuseppe Benincasa segretario generale di Aniasa (Associazione Industria Autonoleggio) responsabile per il noleggio a breve termine



Peso: 39%

# Nel mirino delle bande un fenomeno tricolore

**L**e auto utilizzate per il noleggio a breve termine, quelle che vediamo allineate, come fosse un'esposizione, nei parcheggi degli aeroporti, rappresentano obiettivi irrinunciabili per le bande criminali. Che ne rubano almeno tre al giorno, per un totale di oltre 1.200 all'anno (1.240 nel 2015). Lo fanno non solo per rivenderle, ma soprattutto per alimentare il mercato clandestino dei ricambi: smontate pezzo per pezzo, producono infatti fatturati da capogiro, grazie ad una rete di complicità che si estende anche all'estero, soprattutto all'Est europeo e all'Africa.

Tra gli "effetti collaterali", anche il rischio clonazione per le carte di credito, reso possibile dal furto dei navigatori satellitari, che contengono sofisticati microprocessori, molto potenti e veloci, utilizzati appunto per questo scopo. Più banale il furto delle gomme, anzi la sostituzione: sovente capita che l'auto venga restituita alla società di autonoleggio con quattro pneumatici usati al posto di quelli nuovi, con i quali era equipaggiata alla consegna.

Fiat 500 e Panda sono le preferite dai ladri; a seguire la Ford Fiesta. Oltre alla facile commerciabilità, sono sempre seminuove e quasi sempre Euro 6.

A Roma i ladri riservano particolari attenzioni alla Smart, mentre nel Nord, in particolare in Lombardia, le preferite dalle bande sono le auto di classe premium.

## EPISODI IN DIMINUIZIONE

Anche se le più moderne tecnologie, sistemi satellitari e radiofrequenze in testa, consentono in molti casi di ritrovare l'auto nel giro di 48 ore (non sempre integra), secondo l'Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria) il danno per le società che operano in Italia è stato, nel 2015, di 8,5 milioni di euro. Meno che nel 2014, ma pur sempre uno sproposito. Il fenomeno è diffuso in tutta Italia, ma 5 regioni - Campania, Puglia, Sicilia, Lazio e Lombardia - detengono il 90% dei casi. Il record è della Campania, con il 33% di furti, seguita da Puglia (26%), Sicilia

(13%), Lazio (10%) e Lombardia (8%). In Campania la città più bersagliata è Napoli, con il 94% dei casi, come nel Lazio lo è Roma (stesso 94%) e in Lombardia Milano (90%). In Sicilia, 9 furti su 10 avvengono a Catania.

Da questo quadro indubbiamente negativo spunta comunque - vale la pena sottolinearlo - anche qualche spunto incoraggiante: nonostante la crescita della flotta di auto circolanti (109.000 veicoli, +5,7% sul 2014) e l'aumento dei giorni di noleggio (+8%), nel 2015 gli episodi criminali sono diminuiti del 7,7%. Ciò ha comportato anche una contrazione del danno economico subito dagli operatori: 8,5 milioni di euro contro gli 11 milioni del 2014 (-22,7%).

Ma si tratta di magra consolazione. Il segretario generale di Aniasa, Giuseppe Benincasa, avverte infatti che nei primi cinque mesi del 2016 la situazione è peggiorata di nuovo, con un incremento dei furti del 13%. «E purtroppo - denuncia l'associazione di categoria - siamo maglia nera a livello europeo, anche

perché in Italia il business criminale dei furti d'auto beneficia di un'evidente difficoltà delle istituzioni centrali e locali nel prevenire e contrastare il fenomeno». Un'accusa piuttosto esplicita, che non si limita a valutare i danni per le imprese, ma per il Paese.

«I costi che tutto ciò comporta - spiega infatti l'Aniasa - stanno costringendo le aziende multinazionali e nazionali del noleggio a breve termine a valutare la permanenza in queste aree strategiche per l'offerta turistica dell'Italia, senza contare il problema d'immagine che si genera quando il furto avviene ai danni di un turista straniero».

**Sergio Troise**

**I FURTI RESTANO  
UNA PIAGA, IN  
PARTICOLARE PER  
LE FLOTTE. IN CINQUE  
REGIONI OLTRE  
IL 90% DEI CASI**



Peso: 22%

# Noleggino a breve: sale il fatturato ma ora i clienti spendono meno

► Aumentano i giorni di utilizzo che ormai sfiorano i 14 milioni l'anno, il costo giornaliero è sceso a 34 euro

Il noleggio a breve davvero non conosce ostacoli e nei primi 6 mesi del 2016 raggiunge i 473 milioni di euro di fatturato con un aumento del 4,7% riportando anche un incremento di tutti gli indicatori tipici e, contemporaneamente, un calo dei prezzi. Secondo l'Aniasa infatti, crescono i giorni di noleggio, che sfiorano i 13,9 milioni (+8,6%) e anche il loro numero che supera per la prima volta i 2,2 milioni (+6,9%) portando la loro durata media a 6,2 giorni contro i 6,1 (+1,5%) dello stesso periodo del 2015. Allo stesso tempo, i clienti hanno speso per ogni giorno 34,1 euro contro 35,4 (-3,6%) e hanno risparmiato anche complessivamente visto che quello che nel 2015 era costato 217,2 euro nella prima metà del 2016 è stato invece venduto a 212,7 euro.

E i clienti hanno avuto anche più disponibilità di prodotto perché la flotta media ha superato 120 mila unità contro i 112 mila nello stesso periodo dello scorso anno con un incremento quantitativo del 6,9%.

## DALL'EXPO' AL GIUBILEO

Il rent-a-car si conferma dunque un business altamente virtuoso e sempre più efficiente, in grado di offrire un'offerta maggiore a tariffe più convenienti. Un trend che ormai dura da diverso tempo ed è dovuto ad una vera e propria catena di circostanze favorevoli che, in ordine di tempo, sono sta-

ti l'Expo di Milano, il Giubileo e infine le turbolenze politiche che stanno interessando l'Africa e il Medio Oriente e, di fatto, hanno deviato i flussi turistici verso i paesi che si affacciano da questa parte del Mediterraneo. A confermarlo è Alessandro Palumbo «La crescita dello short term - afferma il direttore scientifico del Centro Studi Fleet&Mobility - continua e la ragione risiede essenzialmente nella crescita del turismo, come confermato dalla crescita del traffico passeggeri negli aeroporti». Secondo la Assaeroporti, sono stati 75,3 milioni nel primo semestre 2016 con un aumento del 4,3%, progresso sostanzialmente eguagliato anche nel terzo trimestre (+4,2%). Una tendenza che è destinata a rafforzarsi e consolidarsi visto che sul Sud Italia ha messo gli occhi la Ryanair. La famosa compagnia low cost ha infatti annunciato di voler investire 1 miliardo di euro su 44 rotte verso l'Italia, rafforzando in particolare i flussi dai paesi del Nord verso le regioni meridionali italiane che oggi valgono per il vettore irlandese 7,5 milioni di passeggeri all'anno, ma che - stando alle parole del numero due, Kenny Jacobs - sono destinati a triplicare. L'aumento del traffico aeroportuale tuttavia è inferiore a quello degli indicatori tipici del settore del noleggio a breve termine e questo vuol dire che la crescita non è avvenuta solo attraverso i canali del leisure e

negli aeroporti, ma anche per un aumento della clientela business e nel cosiddetto "downtown". E se ormai il 98% delle prenotazioni avviene, secondo Aniasa, attraverso Internet, Palumbo tra i fattori di crescita segnala anche «il ricorso sempre maggiore a canali di vendita indiretti (intermediari e broker), che consentono una vendita capillare del prodotto noleggio a costi più contenuti».

## SETTEMBRE A TUTTO GAS

Andando a vedere i numeri relativi alle targhe, secondo l'Unrae nei primi 9 mesi sono state immatricolate 121.775 unità (+16,3%) riallineandosi praticamente al mercato totale (+17,3%) con un settembre eclatante (+78,9%) dovuto al ricambio della precedente "informata" avvenuta all'inizio dell'anno in previsione della Pasqua anticipata. Nei primi 6 mesi invece il Nbt era indietro (109.327, +12,3%). Il centro Studi Fleet&Mobility - che invece misura le auto effettivamente inflottate dalle società di noleggio escludendo quelle immatricolate



late ad uso noleggio da altri attori come i concessionari che hanno piccole attività di car rental - dice che nello stesso periodo la targate del settore sono state 97.323: la più attiva è stata la Hertz (28.112, 28,9%), seguita dal duo composto da Avis (24.675, 25,4%) e Maggiore (14.287, 14,7%) che da un anno e mezzo appartengono allo stesso gruppo, poi ci sono Europcar (11.384, 11,7%) e Goldcar (8.077, 8,3%), azienda spagnola che sta rafforzando la propria presenza in Italia, e tutte le altre (10.788 unità, 11,1%). Andando a vedere i marchi e i modelli più targati a noleggio a breve termine, secon-

do l'Unrae a dominare è sempre la Fiat con la 500L e altri 5 modelli nei primi 7 posti. Nella top ten gli unici cambiamenti rispetto ad un anno fa sono l'uscita della Opel Corsa e l'ingresso della Volkswagen Golf al 9° posto davanti alla Peugeot 308 che scala di una posizione. Il marchio francese invece passa dal 4° al 3° posto nella classifica dei marchi e Renault passa dal 3° al 2°.

**ESCLUSE LE RENT-TO-RENT**

Dal quinto posto di Ford all'ottavo di Lancia, passando per Volkswagen e Citroen, non cambia nulla mentre in coda Audi scavalca Nissan. Va ricordato infine

che in queste statistiche non compaiono le auto utilizzate dalle compagnie di rent-a-car acquistate dalle società di noleggio a lungo termine attraverso la formula del rent-to-rent e che gli esperti quantificano in circa 25-30mila unità. Un favore che il Nbt ricambia ancor prima fornendo al long term le cosiddette vetture pre-lease, ovvero quelle date provvisoriamente agli utilizzatori in attesa di ricevere il mezzo a loro assegnato.

**Nicola Desiderio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**AD ALIMENTARE  
IL COMPARTO C'È  
IL BUON MOMENTO  
DEL TURISMO  
SOPRATTUTTO  
NEGLI AEROPORTI**

**NELLA CLASSIFICA  
DELL'INFLOTTAMENTO  
HERTZ È AL PRIMO  
POSTO. LA FIAT 500L  
RESTA IL MODELLO  
PREFERITO DAL RAC**



**Immatricolazioni noleggio a breve**

Dati relativi ai primi 9 mesi 2016

TOP 10 MARCA		TOP 10 MODELLO				
1	Fiat	33.481	1	Fiat	500L	9.252
2	Renault	8.358	2	Fiat	Panda	8.389
3	Peugeot	7.254	3	Fiat	500	6.418
4	Opel	5.995	4	Lancia	Ypsilon	4.417
5	Ford	5.505	5	Fiat	500X	3.576
6	Volkswagen	5.491	6	Renault	Clio	3.103
7	Citroen	5.482	7	Alfa Romeo	Giulietta	3.058
8	Lancia	4.417	8	Ford	Focus	2.689
9	Audi	4.230	9	Volkswagen	Golf	2.341
10	Nissan	3.730	10	Peugeot	308	2.327
		<b>Totale 105.377</b>				

FONTE:UNRAE



Peso: 56%

# È la flessibilità a spingere il successo

►Le aziende di noleggio a lungo termine offrono un range ▶Il rapporto può essere tarato anche a contratto in corso di proposte sempre più ampio, da un solo mese a sei anni sempre più interessati alla formula anche i clienti privati

**N**onostante i confini sempre più sfumati e l'interazione sempre più frequente tra i due comparti - breve e lungo termine - un tempo separati da rigidi steccati, il mondo del noleggio a lungo termine mantiene saldamente il suo tradizionale ruolo trainante nell'ambito del settore, confermato nel corso del 2015 sia a livello di immatricolazioni - che sono state 222.832 rispetto alle poco meno di 95.000 effettuate dai "colleghi del rent-a-car - sia per quanto riguarda la consistenza della flotta che l'ultima edizione del rapporto annuale redatto dall'Aniasa, l'Associazione confindustriale di categoria alla quale aderisce il 96% delle aziende del settore, quantificava rispettivamente in oltre 585.000 e in quasi 145.000 veicoli.

## LEASYS IN TESTA

I dati relativi al primo semestre del 2016 - che vedono sul podio nell'ordine Leasys, con il 28,1% dell'immatricolato, Ald con il 19,5% e Arval con il 16% - confermano che il positivo andamento del settore, il quale negli anni scorsi si era assunto il ruolo di locomotiva dell'intero mercato auto italiano in profonda crisi, non accenna a rallentare. Lo testimoniano il fatturato, aumentato del 9% da 2,8 a 3,1 miliardi di euro, e la flotta circolante cresciuta del 7% grazie a un incremento nell'ordine del 14% delle immatricolazioni, che nei sei mesi sono state 130.625. Un risultato tanto più sorprendente se si pensa che l'anno era partito con il freno a mano tirato, mettendo a segno nel primo trimestre un tutt'altro che esaltante +5%, ben al di sotto del +20,8% fatto registrare dal mercato nel suo complesso.

L'accelerazione alla quale si è as-

sistito negli ultimi mesi lascia pensare che anche il 2016 alla fine possa inserirsi nel solco rassicurante delle ultime due annate, durante i quali le immatricolazioni del noleggio a lungo termine erano aumentate rispettivamente del 18 e del 22%.

Crescita ed evoluzione sono - secondo Aniasa - i due elementi che caratterizzano l'attuale momento del settore. Il primo elemento è la diretta conseguenza delle politiche di aziende e pubblica amministrazione che, archiviati gli anni delle proroghe e dei rinnovi dei contratti in essere, stanno ora mettendo mano al rinnovamento delle rispettive flotte. D'altro canto, l'evoluzione in atto rappresenta una sfida importante per gli operatori, chiamati ad avvicinare il cliente con una flessibilità mai registrata prima, proponendo soluzioni che hanno dilatato in entrambe le direzioni la durata dei contratti, che ora può essere compresa tra un mese e 6 anni, prevedendo inoltre la possibilità di cambiare le regole del gioco a partita in corso, riprogrammando servizi e assistenza nell'arco della durata contrattuale.

## NUMERI TRIPLICATI

Una flessibilità che, se da un lato chiede un rapporto diretto e continuo con i fleet manager per quanto riguarda la tradizionale clientela aziendale, dall'altro sta suscitando il crescente interesse dei privati, il cui interesse per il noleggio - soprattutto nell'ottica delle esigenze di trasporto in ambito urbano - è triplicato negli ultimi 3 anni.

Interessante indicatore delle tendenze in atto è anche l'esame delle immatricolazioni da parte delle società di Nlt in base alla tipologia delle vetture. Nel primo semestre di

quest'anno è per esempio leggermente calato il peso dei segmenti bassi come frutto dell'aumento (dal 16 al 17%) del segmento A delle city car e della contestuale riduzione di due punti (al 24%) dei modelli di segmento B. Stabile al 34% il segmento C delle vetture compatte, mentre la leggera ascesa (dal 24 al 25%) delle vetture medio-superiori e superiori - quelle inquadrare nei segmenti D ed E - sembra annunciare dei timidi segnali di ripresa dei modelli che per comodità e dimensioni rendono più confortevoli i lunghi trasferimenti di lavoro.

## SALGONO LE IBRIDE

In termini di alimentazione, in un quadro di generale stabilità, con la benzina sempre al 22%, il diesel in lieve calo dal 75 al 74%, il metano e il Gpl in crescita per numeri assoluti ma sempre attestato attorno all'1% di quota, spicca il balzo delle vetture ibride che grazie alla crescita del 96% hanno raddoppiato la quota, portandola al 2%. A questa performance fa riscontro l'autentico crollo (-76% da 485 a 118 unità vendute nel semestre) delle automobili elettriche. Di fronte alla latitanza dell'infrastruttura di ricarica e ai problemi legati all'autonomia limitata, il mondo delle aziende sposa l'elettrico, a patto che sia abbinato a una più rassicurante motorizzazione di tipo convenzionale.

**Giampiero Bottino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PARCO CIRCOLANTE DEL "NLT" SI AVVICINA ALLE 600 MILA UNITÀ IN CRESCITA DEL 7% NON DECOLLANO INVECE LE ELETTRICHE**

## Immatricolazioni noleggio a lungo termine

Dati relativi ai primi 9 mesi 2016

TOP 10 MARCA		TOP 10 MODELLO	
1 Fiat	38.427	Fiat Panda	15.110
2 Ford	13.465	Fiat 500L	8.250
3 Volkswagen	12.907	Fiat 500X	5.917
4 Audi	12.409	Fiat 500	5.866
5 BMW	11.390	Peugeot 308	4.821
6 Renault	9.994	Ford Fiesta	4.578
7 Mercedes	9.432	Audi A4	4.511
8 Peugeot	9.292	Volkswagen Golf	4.444
9 Smart	7.161	Volkswagen Passat	4.328
10 Nissan	6.151	Renault Clio	4.121
		<b>Totale</b>	<b>176.860</b>

FONTE: UNRAE



Peso: 52%



Peso: 52%

# Sorpresa: le vetture grandi accelerano più delle piccole

**U**n mercato che cresce e che fa sorridere non solo per il numero di veicoli targati e gli ordini, ma anche per l'evoluzione verso auto sempre più costose. Lo conferma l'indagine del "mercato dell'auto a valore", ma anche l'evoluzione del mix per segmento e carrozzeria. Secondo i dati Unrae relativi ai primi 9 mesi dell'anno infatti, se il mercato nella sua interezza cresce nelle immatricolazioni del 17,6%, i segmenti A e B, che insieme valgono il 57,8% dei volumi totali, crescono del 12,9% mentre i segmenti C (+25,3%), D (+24,8%) ed E (+20,2%) accelerano più forte degli altri. L'analisi per carrozzeria segnala la tenuta di berline (+18,2%) e station wagon (+16,4%) di fronte all'avanzata inesorabile dei veicoli a ruota alta, siano essi fuoristrada (+23,1%) o crossover (+33,9%) mentre i monovolume compatti crescono solo del 4,3% e i piccoli addirittura arretrano del 3%. Un mix di vendita che rende ancora più ricco quello del postvendita: auto più grandi e care implicano costi di manutenzione ordinaria più alti.

## FRENA IL GAS

Anche le alimentazioni indicano un innalzamento del mix: le auto a gasolio - più costose di quelle a benzina - nei primi 9 mesi del 2016 pesano di più dello scorso anno (56,9% contro 55,3%) nonostante il costo del carburante abbia toccato i minimi da alcuni anni a questa parte. Quest'ultimo ha invece tagliato le gambe a Gpl (da 8% a 5,5%) e Metano che è passato da 4,1% a 2,5% andando addirittura al 2% in settembre, sorpassato dall'ibrido: 2,5% che porta il dato tendenziale al 2%, identico a quello registrato dal noleggio a lungo termine nei primi 6 mesi tanto che Aniasa si aspetta 6mila ibride a Nlt entro la fine dell'anno che, su 220mila unità totali previste, sono il 2,7%.

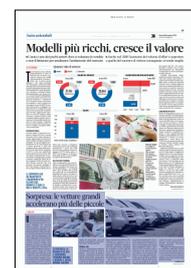
Qui si assiste ad una polarizzazione più netta: crescono di più le city car di segmento A (+21%), vanno a rilento le segmenti B (+5%) e C (+13%) mentre marciano a passo veloce le D (+18%), le E (+23%) e persino le F (+24%). Esplosivo l'aumento delle multispazio (+124%), crescono Suv (+27%) e crossover (+21%), a

conferma di una netta inversione di tendenza sul downsizing delle flotte messo in atto negli anni precedenti e del definitivo sdoganamento delle ruote alte da parte delle aziende. Si dimezzano le elettriche, ma qui parliamo di quantità residuali sulle quali, oltre alla mancanza di incentivi e rete, pesano le attese per i nuovi prodotti che promettono autonomie nettamente maggiori del passato.

Il noleggio e le società manifestano comunque dinamiche diverse tra di loro e anche rispetto ai privati: per il primo il diesel pesa ancora il 71,3% nei primi 8 mesi dell'anno contro il 74,3% dello stesso periodo del 2015 mentre tra le società risale dal 58,2% al 59,9%.

Achille Teti

**SI RAFFORZA LA RICHIESTA DI SUV E CROSSOVER TENGONO BERLINE E WAGON. IL DIESEL DOMINA ANCORA**



Peso: 24%

**L'intervista/1 Romano Valente**

# «Le agevolazioni devono essere estese a tutte le auto aziendali»

► Per il dg dell'Unrae la ripresa rallenterà senza però arrestarsi  
«Servono subito una cabina di regia ed il mobility champion»

**N**on solo flotte e auto aziendali. Con Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere presenti in Italia, il dialogo è a tutto campo, a cominciare dal felice momento del mercato.

**La crescita in atto è sana e strutturale?**

Il mercato è certamente uscito dalla crisi. Lo dicono 35 mesi di crescita consecutiva (escluso maggio 2014), da gennaio 2015 quasi sempre a doppia cifra. Un trend legato a fenomeni ben identificati: le campagne promozionali di Case e Reti per stimolare la sostituzione delle auto vecchie; la crescita del noleggio sia a breve sia a lungo termine e infine per il Rent to Rent, che vede le società di noleggio a breve rifornirsi da quelle del lungo termine. Ci piacerebbe pensare a una crescita strutturale, se non ci fosse nel contesto macroeconomico una perdurante incertezza.

**Il trend può continuare su ritmi così sostenuti?**

La crescita a due cifre che ragionevolmente non può continuare a lungo. Pensiamo a un 2017 in crescita, ma con un rateo meno sostenuto. La nostra economia procede ancora lentamente. I consumi non cresceranno molto nel 2017 e anche le

immatricolazioni di auto dovrebbero assestarsi su un +5,4%, confermando la nostra stima di 1.945.000 nuove targhe.

**La corsa dei Suv è destinata a continuare?**

Il bisogno latente dei clienti di cercare abitabilità, versatilità, funzionalità è diventato un'esigenza razionale: questo ha determinato anche su base europea il successo di questi modelli. Il successo continuerà.

**Come giudicate l'andamento del mercato delle auto aziendali?**

Il comparto ha reagito bene all'alleggerimento della pressione fiscale, anche approfittando del ritardato rinnovo di molte flotte. La proroga della "Nuova Sabatini" e la conferma del Superammortamento sulle auto utilizzate come beni strumentali sono apprezzate, ma vorrei sottolineare la necessità di rimodulare il Superammortamento estendendolo a tutte le auto aziendali, visti i positivi risultati ottenuti quest'anno.

**Come mai il peso delle flotte sul mercato italiano resta lontano dalle medie dei grandi Paesi europei?**

In questo senso, l'Italia è lontana da Germania, Gran Bretagna, Francia e Spagna. Basti pensare che in questi Paesi la quota ammortizzabile è il 100% (da noi il 20%) e la detraibilità

dell'Iva è al 100% (da noi il 40%).

**Come si potrebbero eliminare gli ostacoli che limitano la crescita di questo mercato?**

Sarebbe necessario armonizzare la fiscalità con quella europea. Servirebbe la scelta strategica di utilizzare le auto aziendali come leva per accelerare lo svecchiamento del parco con l'immissione sul mercato di un usato più fresco, accessibile alle fasce economicamente più deboli.

**Come giudicate la proposta di Aniasa di estendere l'iperammortamento al 250% anche alle auto ad alimentazioni alternative?**

Unrae è da sempre per una premialità nei confronti del rispetto ambientale, ma in una logica di neutralità tecnologica come previsto dalle indicazioni europee del Cars 21.

**Tutti i grandi gruppi scommettono sull'auto elettrica, che in Italia**



**resta marginale. Come favorirne il decollo?**

È un tema che viaggia di pari passo con l'esigenza di infrastrutture e punti di ricarica. Sono in corso ini-

ziative istituzionali per accelerare la realizzazione delle necessarie infrastrutture e per studiare possibili misure di stimolo alla domanda, che avvicineranno l'Italia ai traguardi imposti dalle normative europee in tema di emissioni.

**L'auto aziendale ama il diesel, ma c'è chi prevede il declino di questo carburante. Fantascienza o ipotesi realistica?**

All'ultimo Salone di Parigi molti costruttori hanno espresso una visione comune della mobilità tra trent'anni: connessa, condivisa, autonoma, a impatto zero. Sembra un percorso già scritto, ma non basterà girare un interruttore per avere una mobilità 2.0. Serve un cammino non lungo, che dovrà essere accompagnato e armonizzato, meglio se con una cabina di regia autorevole anche su base nazionale. Per questo Unrae ha proposto di istituire un Mobility Champion che diffonda una nuova cultura della mobilità per utilizzare al meglio le tecnologie disponibili, pianificare le infra-

strutture e orientare le scelte di politica della mobilità verso l'equazione più efficiente per la collettività.

**Giampiero Bottino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LE NOSTRE NORMATIVE SONO ANCORA LONTANE DAL RESTO DELL'EUROPA E QUESTO NON FACILITA IL RINNOVO DEL PARCO**

**SIAMO FAVOREVOLI AL SOSTEGNO PER DIFFONDERE LE VETTURE ECOLOGICHE MA BISOGNA RISPETTARE LA PARITÀ TECNOLOGICA**



**FIDUCIOSO Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere presenti in Italia**



Peso: 50-54%, 51-3%