

24 giugno 2013

Prosegue il downsizing nelle flotte

di Riccardo Celi

Le difficoltà che affliggono l'economia del Paese stanno modificando in modo significativo i comportamenti degli automobilisti in fase d'acquisto della vettura nuova. Il fenomeno del "downsizing", cioè della progressiva riduzione delle cilindrata attraverso la quale i costruttori stanno cercando di limitare i consumi dei loro modelli per rientrare nei limiti stabiliti dalle autorità comunitarie, non è stato e non pare sufficiente a impedire la migrazione degli acquirenti verso vetture di dimensioni e costi più contenuti. Insomma, oltre al downsizing tecnico dei propulsori, assistiamo anche a un downsizing commerciale dove gli utenti abbassano le pretese e tentano di garantirsi una mobilità più a buon mercato, o comunque compatibile con le ridotte disponibilità economiche, puntando a vetture di segmento inferiore a quelle già possedute.

Non a caso, nel gioco del "chi vince, chi perde" tra i vari segmenti, i primi cinque mesi del 2013 vedono la penetrazione delle piccole vetture del segmento "A" salire al 19,51% del totale immatricolato rispetto al 18,3% dello stesso periodo del 2012 e le utilitarie del segmento "B" portarsi al 39,72% contro il 37,89%. In lievissima diminuzione le vetture del successivo segmento "C", scese al 26,07% rispetto al 26,23%, e ancora di più le "medie" del segmento "D", ridotte al 12,55% contro il 14,97% di un anno fa. Dove però le cose vanno davvero male è nel settore delle grandi vetture del segmento "E", crollate all'1,97% contro il 2,38% del 2012. Quella differenza di 0,41 punti percentuali sembra poca cosa, ma in un settore dagli alti margini come quello delle auto di lusso significa una perdita secca di quasi 4.400 immatricolazioni (oggi a poco più di 12 mila), cioè oltre il 26,79% in meno rispetto alle 16.422 unità registrate nei primi 5 mesi dell'anno scorso. Ancora peggio, percentualmente parlando, è andata alle vetture alto di gamma (segmento "F"), dove le immatricolazioni si sono attestate a 1.176 esemplari contro i precedenti 1.608 (la perdita è quindi del 26,87%), con una penetrazione sul mercato scesa in un anno dallo 0,23 allo 0,19%.

La situazione descritta ripropone più o meno la stessa tendenza già in atto nel periodo gennaio-maggio 2012 rispetto allo stesso intervallo temporale dell'anno precedente, con l'unica differenza costituita da un recupero, dal 13,80 al 14,96%, registrato dalle vetture del segmento "D".

Nel settore specifico del noleggio a lungo termine, è interessante mettere a confronto i dati già citati con l'andamento delle nuove immatricolazioni in questo comparto, suddivise per segmento, nell'ultimo triennio (vedere la tabella 1 compilata su dati Aniasa, l'organizzazione di categoria delle imprese del noleggio). Come si vede, anche in tale settore le piccole vetture del segmento "A" sono in netta crescita, mentre le utilitarie del

segmento "B" nel 2012 sono invece arretrate vistosamente. In aumento anche i modelli del segmento "C", mentre quelli del segmento "D" nel 2012, pur in crescita rispetto al 2011, non hanno ancora recuperato il livello d'immatricolazioni registrato nel 2010. Per quanto riguarda le grandi berline del segmento "E", le loro immatricolazioni si sono quasi dimezzate in un anno (14,4% del totale nel 2011 contro appena l'8,8% dell'anno scorso), mentre appare drammatico il ridimensionamento dei modelli di gamma alta del segmento "F", passati da una penetrazione del 2% ad appena lo 0,3% nell'arco di un biennio.

Dunque, pur con qualche differenza rispetto al mercato nel suo complesso, il downsizing commerciale si è verificato anche tra le flotte aziendali, e in questa chiave va letto il recupero del segmento "D" che appare in antitesi rispetto alla tendenza generale. In realtà, tale recupero si deve in gran parte al fatto che le aziende stanno progressivamente rinunciando, per il personale di livello alto e medio-alto (quadri e dirigenti) alle grandi vetture del segmento "E" per ripiegare su quelle di livello appena inferiore, appunto il "D". Per quanto riguarda il settore del noleggio a breve termine, Aniasa non comunica le nuove immatricolazioni, ma un'altra grandezza ugualmente significativa: la presenza di modelli nella propria flotta, sempre suddivisi per segmento (tabella 2), che è uno specchio delle scelte delle aziende e dei professionisti clienti. In questo caso, i dati disponibili sono quelli del biennio 2011-2012 e mostrano poche variazioni da un anno all'altro. Quella più significativa, e in controtendenza rispetto al mercato italiano in generale e anche al noleggio a lungo termine, è la perdita delle piccole auto del segmento "A", la cui offerta nel rent a car è diminuita nel 2012 di ben sei punti percentuali rispetto all'anno prima (dal 23 al 17%). In aumento, invece (dal 2 al 3%), la disponibilità di modelli alto di gamma.

Noleggio a lungo termine: le nuove immatricolazioni per segmento			
Segmento	% nella flotta		
	2010	2011	2012
A (piccole)	8,3	11,2	14,4
B (utilitarie)	17,1	20,0	14,5
C (medie)	29,3	29,1	35,1
D (medio-superiori)	31,7	24,0	26,8
E (superiori)	11,6	14,4	8,8
F (alto di gamma)	2,0	1,3	0,3

Fonte: Aniasa

Noleggio a breve termine: presenza dei segmenti		
Segmento	% nella flotta	
	2011	2012
A (piccole)	23	17
B (utilitarie)	28	33
C (medie)	26	26
D (medio-superiori)	16	16
E (superiori)	5	5

F (alto di gamma)	2	3
Fonte: Aniasa		

24 giugno 2013

L'aumento dell'Iva? Il mondo dell'auto l'ha già digerito

di Riccardo Celi

Il mondo dell'automotive attende la luce verde all'annunciato ritocco dell'1% che porterà l'aliquota dell'Iva dal 21 al 22%. Intanto, però, a parte la generale e prevedibile levata di scudi contro il provvedimento, che tutti ritengono ovviamente depressivo, pare che nessuno, all'interno delle organizzazioni di categoria, si stracci le vesti ipotizzando scenari catastrofici causati dall'impatto che la manovra avrà sulle immatricolazioni di auto nuove a fine anno. Un parere autorevole è quello di Romano Valente, direttore generale di Unrae, che rappresenta le case estere. "Un aumento dell'Iva è sicuramente un intervento che non migliora la propensione ai consumi, soprattutto dei beni durevoli come l'auto. In termini numerici, l'ultimo aumento non ha provocato una sensibile variazione del profilo della domanda, che era già abbastanza depressa.

È accaduto che le azioni commerciali e promozionali messe in campo da reti e case automobilistiche sono riuscite a compensare l'effetto psicologico della manovra. In pratica, le promozioni hanno assorbito l'aumento del prezzo finale. Tuttavia, oggi i margini derivanti dalla vendita di auto sono già così compressi che sarà difficile sostenere ulteriori sacrifici". Quanto all'aspetto cruciale di un possibile ulteriore calo delle immatricolazioni, Valente è stato chiaro: "Intanto, sottolineo che oggi la domanda di auto è totalmente anelastica, cioè la clientela non risponde in alcun modo alle sollecitazioni promozionali. Ci aspettavamo che la propensione ai consumi potesse aumentare, ma in questo momento riteniamo che il livello delle immatricolazioni a fine anno sia inesorabilmente orientato su meno di 1,3 milioni di unità, un risultato che però riflette già il prossimo aumento dell'Iva, che non è un provvedimento a sorpresa e del quale avevamo già tenuto conto nel formulare le nostre stime".

Quanto alla possibilità, da parte delle organizzazioni di categoria, di proporre al governo in carica qualche misura alternativa al ritocco dell'aliquota, Valente ha dichiarato semplicemente: "Non spetta a noi fare proposte di questo genere. A noi toccano le diagnosi e la nostra, su questa crisi, è chiarissima: il problema è l'enorme peso fiscale delle due manovre del 2011, che hanno creato un impatto devastante su famiglie e imprese. Servono misure in grado di risvegliare la propensione ai consumi capace di riattivare il ciclo dell'economia, ma quali siano le leve attraverso le quali ottenere ciò è una scelta che spetta alla politica".

Filippo Pavan Bernacchi, presidente dei concessionari italiani associati a Federauto, ha dichiarato a Il Sole24Ore che, per quanto riguarda i problemi dell'auto, l'attuale governo sta dimostrando una sensibilità maggiore di quello precedente. "A Roma – ha dichiarato Pavan Bernacchi – stanno vivendo insieme a noi il dramma dell'intera economia italiana,

che non regge più, e non solo nel settore dell'auto. Credo che il governo sia disponibile a tutte le iniziative che non comportino investimenti per lo Stato. Oggi ci sono aperture e grande attenzione ai nostri problemi, ma ne sapremo di più a settembre".

Quanto alle previsioni sulle immatricolazioni, il rappresentante dei concessionari ha confermato quelle già note: "Per fine anno stimiamo un calo di circa il 10% rispetto agli 1,4 milioni del 2012 e questo valore riflette già la nuova Iva: chiuderemo il 2013 a quota 1,25 milioni. Se si rinunciasse al ritocco dell'aliquota, però, potremmo ipotizzare un recupero del 5% e, forse, anche a conseguire risultati invariati rispetto al 2012".

"La crisi dell'auto dipende essenzialmente dalla crisi economica – ha dichiarato Gian Primo Quagliano, direttore di Econometrica e del Centro Studi Promotor" - e sotto questo aspetto, aumentare l'Iva di un altro 1% significa deprimere ulteriormente tutta l'economia. In altre parole, ciò equivale ad allontanare il momento del rilancio, e non solo del settore auto".

Nel settore delle flotte aziendali, Pietro Teofilatto, direttore del comparto noleggio a lungo termine in ambito Aniasa, ha dichiarato che l'Associazione non ha approntato uno studio specifico per calcolare l'impatto della nuova Iva sulle attività del settore: "Le nostre previsioni per il 2013 parlano di 26mila veicoli immatricolati in meno nelle flotte a noleggio, però non sono collegate all'aumento dell'Iva, bensì alla situazione di crisi generale e alle penalizzazioni che in Italia sussistono sull'auto aziendale a livello fiscale". A Teofilatto abbiamo posto anche una domanda un po' insidiosa, chiedendogli se Aniasa abbia provato a proporre agli esponenti del governo, ma con più decisione del solito, qualche contropartita in cambio della manovra sull'Iva, per esempio un aumento delle percentuali di detraibilità e di deducibilità dei costi dell'auto aziendale che ancora penalizzano l'Italia rispetto agli altri grandi mercati europei. La risposta, però, è stata negativa: "Abbiamo la consapevolezza che le risorse a disposizione dell'esecutivo sono scarse e che le priorità sono altre. Inoltre, c'è da dire che solo ora le istituzioni cominciano a prestare orecchio ai problemi del mondo dell'auto. Fino a questo momento, si sono dimenticate che il settore dell'automobile contribuisce per l'11,4% al Pil nazionale".