

Tempo di accelerare il ciclo sostitutivo

Scenari a confronto per agevolare le nuove immatricolazioni flotte

di **Pier Luigi del Viscovo**

Nel 2013 le flotte ampiamente intese, società e noleggi, hanno speso 9,234 miliardi di euro per immatricolare nuove automobili, segnando una flessione del 7,5% rispetto all'anno precedente, stando ai dati freschi di analisi del Centro Studi Fleet&Mobility presentati al recente convegno La Capitale Automobile, a Roma. Quando piove, piove per tutti, potremmo concludere, visto che anche i privati (che includono pure le società di persone e le partite Iva) hanno diminuito la loro spesa del 5 per cento. Tuttavia, nel confronto con l'ultimo anno di mercato con risultati "accettabili", il 2009, si scopre che nel 2013 le flotte hanno speso il 10% in meno, mentre i privati il 41 per cento. Dunque, se è vero che quando gira male, gira male per tutti, va pure detto che la sensibilità ai cicli economici dei privati è molto maggiore che non quella delle flotte.

In buona misura, questo si spiega col fatto che le flotte hanno trasformato la spesa per l'autovettura in un canone mensile. Finanziario o comprensivo di servizi che sia, non fa una gran differenza pagarlo per un'auto di 4 anni o per una nuova.

Gli analisti più attenti già da anni segnalano, per sostenere le immatricolazioni di nuove auto, la necessità di far leva proprio sul ciclo di sostituzione delle flotte, più veloce di quello dei privati e meno sensibile ai cicli economici, spingendo le imprese ad allargare il fringe benefit dell'auto a fasce di impiegati che ancora non ne beneficiano. Secondo il neo-presidente di Aniasa, Fabrizio Ruggiero, la spinta dovrebbe consistere «nell'immediato ripristino del-

la normativa sulla fiscalità dell'auto aziendale ante-Fornero (riportando la deducibilità dal 20% al 40%)».

«Nell'attuale contesto economico ciò produrrebbe, secondo Aniasa, due possibili scenari - dice Ruggiero -: un primo, "prudenziante", con 20mila immatricolazioni in più per il solo settore del noleggio e un secondo, positivo, con ben 47mila nuove vetture in più. In entrambi i casi, tale crescita delle immatricolazioni produrrebbe un beneficio per l'erario netto addizionale (già scontato delle minori entrate dovute alla maggiore deducibilità) rispettivamente di 45 milioni (per le 20mila immatricolazioni) o 107 milioni di euro (per le 47mila)».

Questa e altre proposte stanno occupando le conversazioni e gli incontri che l'Aniasa e le altre associazioni stanno avendo in questi mesi con esponenti del Governo e delle Commissioni, per cui è probabile che nelle prossime settimane qualche attenzione positiva al settore arrivi da parte delle istituzioni. Tornando, però, a ciclo di sostituzione delle auto nelle flotte, è interessante osservare l'impatto dell'allungamento dei contratti di Nlt. Secondo un'elaborazione del Centro Studi Fleet & Mobility su dati Aniasa, presentata nel convegno del 13 giugno, la durata media dei contratti è passata dai 42 mesi del 2009 ai 47 mesi del 2013: in pratica, si è ridotta del 14% la velocità di rotazione della flotta. Flotta che nel periodo è aumentata appena dell'1,5%, da 522 a 530mila veicoli. Ciò significa che se nel 2009 l'Nlt sostituiva mediamente il 29% dei 522mila veicoli (ossia 149mila), nel 2013 sostituiva il 26% dei 530mila veicoli (135mila). Se ricordiamo che l'allungamento delle durate ha subito una fortissima accelerazione proprio nel 2009/2010 (a causa degli incentivi

sul nuovo che depresso il mercato dell'usato e mandarono fuori mercato i valori residui dei noleggiatori, i quali scelsero di non vendere estendendo i contratti), dobbiamo concludere ancora una volta che quegli incentivi non furono un affare particolarmente buono. Per tornare a una domanda di sostituzione intorno a 150mila veicoli, l'Nlt dovrebbe gestire una flotta di oltre 570mila unità, che al momento non sembra all'orizzonte. Nel primo trimestre 2014 la flotta è scesa sotto le 527mila unità, rispetto al picco di fine 2013, stando ai dati Aniasa. Ma questa flessione a inizio anno è una costante a cui l'Nlt ha abituato, visto che da alcuni anni nei primi mesi la flotta gestita risulta leggermente inferiore a quella di fine anno, salvo poi recuperare. È probabile che il 2014 chiuda con alcune migliaia di veicoli in più rispetto al 2013, visto che così è stato negli ultimi anni.

Passando dalle unità ai soldi, dalla ricerca Fleet&Mobility sul mercato a valore emerge che nel 2013 le società hanno acquistato auto il cui valore medio unitario, al netto di sconti, era di 19.916 euro, praticamente in linea con l'anno precedente. Invece i noleggiatori hanno acquistato a un valore medio unitario di 18.706 euro, con una flessione del 2% rispetto al 2012: un'inversione di tendenza, dopo che il valore medio unitario era aumentato del 4% nel 2011 e del 3% nel 2012. Secondo alcuni operatori, la motivazione sta nel fatto che alcune società di Nlt hanno immatricolato molte vetture piccole destinate al rent-a-car (il cosiddetto rent-to-rent), ma anche nel generale orientamento al downsizing, attraverso cui le imprese ricercano dei saving nei costi della flotta.

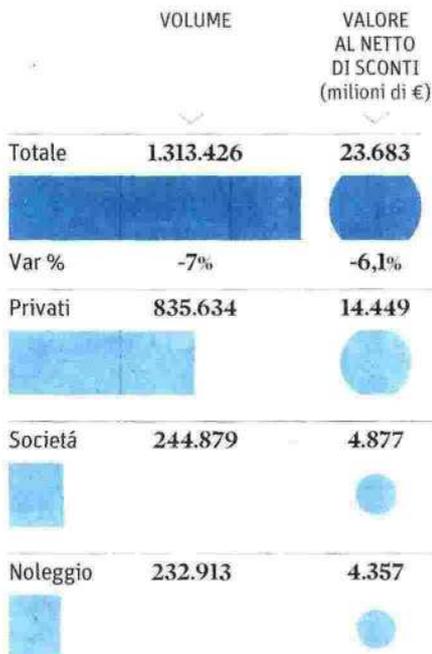
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I dati per comparti e durate

La foto del 2013 e il trend di cinque anni

IL MERCATO AUTO E FUORISTRADA

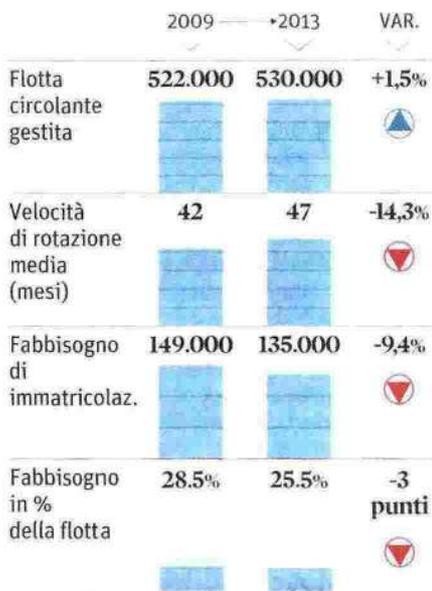
Immatricolazioni 2013



Obiettivo Italia (e Cina)

«Il mercato italiano – dice il ceo di Arval, Philippe Bismut – ha un enorme potenziale di crescita, data la scarsa penetrazione dell'Nlt tra Pmi e professionisti. Abbiamo anche cominciato bene in Cina, dove vogliamo diventare leader».

NLT. DURATE E CICLO DI SOSTITUZIONE



Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility

