

RAPPORTO AUTO AZIENDALI

Effetto pandemia sulle flotte

— da pag. 29 a pag. 35

Lo scenario. Nell'anno del Covid le flotte subiscono un forte calo delle immatricolazioni (-25%)
Con lo smart working molte aziende avviano delle riflessioni sul valore dell'auto come benefit

Il prolungamento dei contratti frena l'arrivo dei nuovi modelli

Pier Luigi Del Visco

Nell'annus horribilis del Covid le flotte, ossia società e noleggio a lungo termine, hanno ridotto le immatricolazioni di auto del 25%, chiudendo a 279.000, e del 15% quelle di veicoli commerciali leggeri, pari a 104.000 unità. La contrazione ha fatto soffrire i costruttori, anche se li ha aiutati a tenere il mix delle vendite vicino alla soglia dei 95 gr/km di emissioni di CO₂, visto che le auto usate nelle flotte non sono tra le più virtuose, essendo destinate a percorrenze importanti e a un uso extra-urbano. Hanno sofferto meno i noleggiatori, che hanno mantenuto il fatturato anche nei mesi del lock-down. Quello di giugno è stato praticamente in linea con quello di marzo (le fatture sono emesse il primo del mese) come ha accertato un'analisi puntuale di Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, curata dal Centro Studi Fleet&Mobility.

Sebbene la penetrazione del noleggio tra i nuovi clienti, soprattutto piccole partite Iva e privati, non sia arrestata nemmeno lo scorso anno, è verosimile che le 75.000 immatricolazioni mancanti fossero destinate in certa misura a sostituire contratti in scadenza che invece sono stati prolungati. Quanto ciò stia proseguendo nel 2021 è la grande domanda. Lato costruttori, l'analisi di Andrea Croce, a capo del brand Fiat, Alfa, Lancia e Jeep per le flotte italiane, conferma ma si aspetta un rientro: «Soprattutto le

aziende con pochi auto che superano le cinquanta unità hanno fatto un ampio ricorso alla possibilità di prolungare i contratti in scadenza, grazie alla disponibilità delle società di noleggio, più flessibili che mai. Nel 2021, la situazione vedrà un assestamento in termini di proroga delle scadenze: si attende un ritorno alla normale cadenza di sostituzione che contraddistingue il mondo delle flotte aziendali, sia lato passenger sia per quanto riguarda i veicoli commerciali». Anche Štefan Majtán, Direttore Generale di Arval Italia, prevede un ritorno al normale ciclo di sostituzione: «In questo inizio d'anno, seppur con una certa prudenza, le aziende stanno muovendosi in modo ordinario e l'intenzione principale sembra essere quella di andare a sostituire i veicoli in scadenza, soprattutto con vetture con motorizzazioni green».

Il tema delle emissioni e dei propulsori viene tirato in ballo anche da Alberto Viano, amministratore delegato di LeasePlan Italia: «I numeri del mercato di gennaio, che vedono la scelta dell'elettrico superare il 4% e l'interesse che registriamo quotidianamente dai nostri clienti sul tema, fanno ben sperare su una crescita consistente della mobilità sostenibile per il 2021». Indubbiamente siamo nel decennio della svolta verso l'elettrificazione delle auto e sarà bene vedere come il mondo flotte si sta posizionando. Una ricerca su scala internazionale di LeasePlan fissa bene lo status quo. Cresce il favore degli automo-

bilisti verso la guida elettrica, intesa come full electric (senza motore termico), i cui benefici sono ben chiari: contribuire a combattere il cambiamento climatico abbassando le emissioni di CO₂. Tuttavia, emergono forti le resistenze di carattere pratico perché, incredibile dictu, molti automobilisti le macchine le usano per andarci in giro. Il prezzo d'acquisto viene ritenuto proibitivo e l'autonomia insufficiente, tanto da parlare di "range anxiety". Sono due fronti su cui i costruttori stanno lavorando, ma nel frattempo i noleggiatori hanno capito che possono attrarre nuovi clienti proprio trasformando il prezzo in canone mensile e offrendo la via d'uscita della scadenza, se l'esperienza dovesse rivelarsi meno luccicante. Ecco perché Viano punta il dito sull'altro vero ostacolo, che non dipende dall'industria ma dalle istituzioni: «I conducenti sono pronti e desiderosi di svolgere il proprio ruolo nel combattere il cambiamento climatico, ma nutrono preoccupazioni in merito alla scarsità delle infrastrutture di ricarica come uno degli osta-



Peso: 1-1%, 29-52%

coli principali che impedisce lo sviluppo del mercato».

L'altro grande tema è legato all'occupazione. Il lavoro sta per diminuire, dopo la fine del blocco dei licenziamenti, e quello che resterà sarà prodotto molto da casa. Le flotte avranno ancora bisogno del 100% delle auto di oggi o ci sarà una flessione? Secondo Andrea Croce: «Le aziende che prevedono l'auto aziendale come benefit ai dipendenti stanno facendo ragionamenti legati all'ampio ricorso al lavoro da casa che ha preso piede nell'ultimo anno. Le nostre previsioni ci portano a essere convinti che l'auto rimarrà centrale nel pac-

chetto di compensation per il middle e il top management, e pensiamo che l'automobile sia ancora un benefit importante per attrarre i migliori talenti. Se verranno fatte valutazioni di efficientamento, saranno compensate dal ricorso ad altre formule di sostegno alla mobilità, come il company car sharing». Che coincide con la visione di Štefan Majtán: «Non parlerei di minor fabbisogno di auto ma di un nuovo modo di ricorrervi. Ormai da tempo, la tendenza che emerge è lo sviluppo di nuove logiche di mobilità, che la pandemia ha solo accelerato. Questo lo abbiamo visto con il noleggio a medio termine

prima e poi con il car sharing. Oggi la visione è ancora più ampia e include le formule di mobility-as-a-service, di micro mobilità e di mobilità integrata, soluzioni su cui anche Arval ha lavorato e sta lavorando per ampliare ancora di più la propria offerta».

Insomma, l'urto occupazionale sarà bello forte e le flotte lo sentiranno. Poi sì, il mondo sarà migliore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sono circa 75mila le vetture destinate a sostituire contratti in scadenza che invece sono stati prolungati



Motori

SEZIONE FLEET

Online nel canale Motori del Sole 24 Ore una intera sezione dedicata alle flotte aziendali con servizi e dossier su normativa, trend di mercato e nuovi modelli



Giovedì con Il Sole 24 Ore. Giovedì un Focus di 16 pagine sul welfare e i benefit aziendali. All'interno, sei pagine dedicate alle nuove regole e al regime fiscale delle auto aziendali

La prima volta. La Lexus Ux 300e è la prima auto elettrica del brand premium di Toyota. Un SUV a zero emissioni che mira anche al mercato flotte. Vanta un motore da 204 cv con una batteria agli ioni di litio da 54,3 kWh. L'autonomia è di circa 315 km



Peso: 1-1%, 29-52%