

I noleggiatori sorpassano le società nelle immatricolazioni

Nel 2015 hanno speso per nuove auto 6,2 miliardi di euro, contro i 5,7 delle imprese: una svolta di rilievo

di Pier Luigi del Visco

Ungiro d'affari che sfiora i 5,5 miliardi di euro, oltre 700 mila veicoli in circolazione e immatricolazioni di auto nuove paria un quarto del mercato in valore. Infatti i noleggiatori hanno speso nel 2015 per immatricolare nuove auto 6,2 miliardi di euro, per la prima volta più di quanto speso dalle società (5,7 miliardi). È la fotografia presentata a fine maggio dall'Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, con il Rapporto sull'autonoleggio curato dal Centro Studi Fleet&Mobility, che ha raccolto ed elaborato i dati.

Positivo il commento del presidente, Fabrizio Ruggiero. «Il settore del noleggio veicoli - spiega - vede ancora crescere il giro d'affari (nel 2015 in aumento del 5,7% rispetto al 2014) e il sostegno al mercato automotive (+18% le immatricolazioni), mentre l'offerta di car sharing si amplia e si consolida in diverse città italiane (647 mila iscritte e 4400 veicoli in flotta), offrendo un'efficace alternativa al possesso dell'auto e all'uso dei trasporti pubblici». Ma Ruggiero non manca di inviare un messaggio chiaro alle istituzioni. «In Italia manca una definizione normativa di vehicle sharing, così come una cornice legislativa unica per gli operatori che si confrontano, a seconda delle città italiane, con disomogenee regolamentazioni del servizio - racconta -. Alla luce dello stallo in cui da diversi mesi versa il Codice della strada, l'occasione per velocizzare l'approvazione di una disciplina specifica del vehicle sharing è rappresentata dalla discussione in corso sul Ddl Concorrenza, all'interno del quale potrebbe essere riconosciuta la sua particolare funzione pubblica, come elemento integrativo e di sistema, del trasporto pubblico locale».

Tornando ai numeri del rapporto Aniasa, il noleggio a lungo termine (Nlt) nel 2015 è cresciuto ancora fino a 585 mila veicoli, aumentando di quasi 40 mila veicoli la flotta circolante a fine anno, che hanno generato un fatturato

complessivo di 5,9 miliardi, comprensivo però della rivendita dei 183 mila veicoli usati. Secondo Alfonso Martinez Cordero, amministratore delegato di LeasePlan e vicepresidente Aniasa, «è stato un anno d'oro per le immatricolazioni del Nlt, che sono cresciute del 15,7% (inclusi i veicoli commerciali, ndr)».

«Se in passato l'immatricolato vetture del Nlt non superava il 10% sul totale, oggi siamo sopra il 12% - commenta -. Vuol dire che il nostro peso nel comparto automotive sta crescendo e che sempre più clienti, compresi privati e Partite Iva, comprendono i vantaggi della formula. Un altro aspetto importante è rappresentato dalla crescita dei segmenti più alti delle vetture. Per la prima volta dopo la crisi, il segmento C ha ottenuto un incremento del 33% e il segmento F del 41%. Segnali incoraggianti, in vista di un futuro in cui si acquisterà mobilità più che l'auto».

Sul punto, da un'analisi del Centro Studi Fleet&Mobility presentata nel corso dell'evento La capitale automobile fleet, emerge che le immatricolazioni aggiuntive del Nlt nel 2015 hanno rappresentato il 2% del totale mercato (erano lo 0,5% nel 2013). Negli stessi due anni, le vendite a società sono passate dal 18,6 al 16,6% di quota. Impossibile non leggere una relazione tra i due fenomeni: clienti che avevano un'auto in proprietà o in leasing e al momento della sostituzione sono passati al noleggio. Anche gli operatori del rent-a-car (Rac) hanno approfittato della capacità finanziaria del Nlt, acquisendo una parte significativa della flotta (quasi 45 mila mezzi, in crescita dell'11% rispetto al 2014) col cosiddetto rent-to-rent.

In effetti, il futuro sembra fatto di convergenze ancora maggiori tra lungo e breve termine, come spiega ancora Martinez. «Il settore sta dimostrando di saper evolvere dal classico noleggio a lungo termine - afferma -, con lo sviluppo di una gamma di soluzioni flessibili e allargate, capaci di soddisfare le variegate esigenze di mobilità dei



Peso: 26%

clienti, con durate da un'ora a diversi anni. In questo senso, i classici confini tra noleggio a lungo e breve termine sono destinati ad assottigliarsi sempre più nel futuro».

Il Rac, partito con enormi aspettative legate all'Expo, ha poi trovato nel corso dell'anno una domanda proveniente dai vacanzieri estivi, in fuga dalle mete mediterranee funestate purtroppo dalla minaccia terroristica. Questo, insieme alla richiesta di pre-leasing da parte del Nlt, ha spinto il giro d'affari fino a 1,1 miliardi di euro (+4,9% rispetto al 2014), il più elevato di sempre. I giorni di noleggio hanno addirittura sfiorato i 31 milioni (+8%), grazie a noleggi di durata media più lunga (6,8 giorni medi rispetto ai 6,6 dell'anno precedente), come è tipico dei pre-leasing e anche dei noleggi per vacanza. I veicoli immatricolati sono stati oltre 94 mila, il 21% in più dei quasi 78 mila del

2014, a cui vanno aggiunti i veicoli presi in rent-to-rent da operatori del Nlt. La permanenza in flotta dei veicoli immatricolati è stata in media di 9,2 mesi, leggermente inferiore ai 9,4 dell'anno precedente. Il valore medio delle immatricolazioni (15.543 euro) si è invece apprezzato di oltre il 5%, grazie a una scelta precisa degli operatori, come spiega Massimiliano Archiapatti, amministratore delegato di Hertz e vicepresidente di Aniasa: «Abbiamo scelto in molti casi vetture con allestimenti più completi, sia per aumentare la qualità dell'esperienza di noleggio dei nostri clienti, sia anche per poter affrontare meglio la fase di rivendita dei veicoli a fine noleggio», commenta.

5,5

miliardi di euro

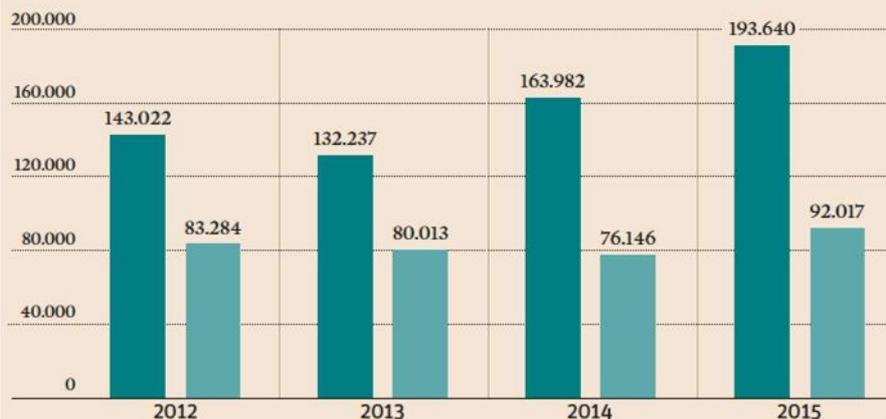
Il giro d'affari del noleggio in Italia

Fatturato annuo record nel 2015. Oltre 700 mila i veicoli in circolazione. Immatricolazioni di auto nuove pari a un quarto del mercato in valore. Questa la foto scattata dal Rapporto Aniasa con il Centro studi Fleet&Mobility

Il confronto

Le immatricolazioni di vetture del noleggio in Italia

■ NLT (noleggio a lungo termine) ■ NST (noleggio short term)



Fonte: Aniasa



Peso: 26%

Il green piace ma non convince

L'interesse per le motorizzazioni ibride ed elettriche è in aumento, ma i fleet manager chiedono incentivi

di Vincenzo Conte

Nel mercato automobilistico l'attenzione verso le motorizzazioni green resta alta; le cifre sulle immatricolazioni di auto a alimentazione alternativa rese note da Acea (la European automobile manufacturers association) ogni trimestre mostrano però che il nostro Paese è in controtendenza rispetto al resto d'Europa. Se nel Vecchio continente, infatti, le immatricolazioni di vetture green (ibride, elettriche, a metano e a Gpl) sono in crescita (+6,4% nei primi tre mesi del 2016), in Italia si è invece registrato un calo (-12,9% rispetto a gennaio-marzo 2015), dovuto alla diminuzione delle immatricolazioni di auto a gas, che scontano la concorrenza dei carburanti tradizionali, i cui prezzi, grazie al calo del costo del petrolio, sono notevolmente diminuiti rispetto ai massimi toccati qualche mese fa.

Le stesse tendenze stanno caratterizzando anche il settore delle flotte aziendali. Proprio le flotte sono da sempre considerate il segmento di mercato d'elezione per le auto verdi, in parte perché tali motorizzazioni consentono di ridurre la spesa per il carburante (argomento a cui chi gestisce centinaia di auto è più sensibile rispetto a chi ne gestisce una o due), ma anche perché le aziende devono rispettare obiettivi di natura ambientale ed il fatto di dotarsi di auto verdi le aiuta a raggiungerli ed infine anche per ragioni di immagine aziendale.

Come procede l'inserimento di auto verdi nelle flotte aziendali? Secondo il Rapporto Aniasa 2015, che fornisce i dati sulle immatricolazioni delle società di noleggio a lungo termine (che oggi rappresentano la maggioranza delle auto

che fanno parte delle flotte), nel 2015 le immatricolazioni di auto a gasolio sono aumentate del 21%, mentre quelle a benzina del 7%. Questi due carburanti da soli coprono il 96,5% del totale, esattamente come nel 2014. Il restante 3,5% è ripartito tra altri tipi di propulsori, tra cui spicca l'incremento del 58% registrato dai motori ibridi, passati da 1.541 a 2.432. È diminuita invece la domanda per vetture a Gpl (-15,6%) ed è cresciuta da un po' quella per auto alimentate a metano (+2,7%). Quasi triplicata la domanda di auto elettriche, passate da 206 a 561 immatricolazioni in un anno: ma si tratta di numeri molto bassi e insoddisfacenti, da parte dell'Italia, in ottica di riduzione delle emissioni globali post Accordo di Parigi sul clima 2015.

Come si vede, quindi, la quota delle immatricolazioni di auto ad alimentazione tradizionale nel 2015 è la stessa del 2014. Fra le altre motorizzazioni cresce l'ibrido a scapito di metano e Gpl, come sta avvenendo nel mercato consumer. Cresce poco, però, l'elettrico, con numeri ancora molto ridotti. Dal momento che proprio quella elettrica è considerata l'alimentazione del futuro, come si può velocizzare la sua diffusione nelle flotte?

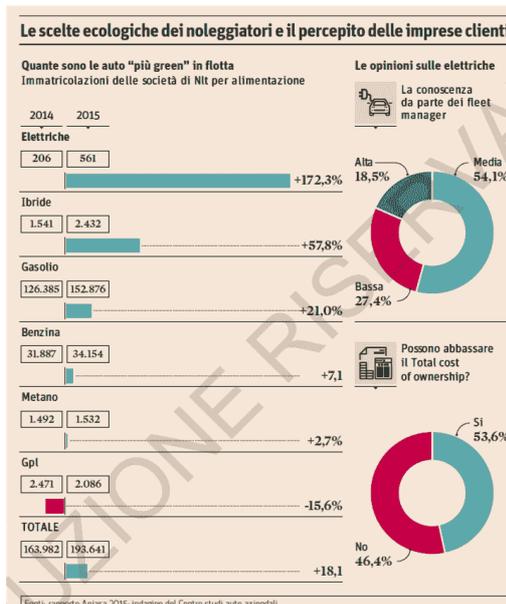
Ci aiuta a rispondere a questa domanda una indagine del Centro studi auto aziendali. Un primo importante dato che emerge da questa indagine è che 8 fleet manager su 10 adotterebbero auto elettriche nelle loro flotte in presenza di incentivi o di progetti di collaborazione con società energetiche per l'impianto delle colonnine di ricarica. Oggi il livello di conoscenza delle vetture elettriche da parte dei fleet manager non è alto. Infatti il 27,4% del campione di fleet manager

intervistati ha dichiarato di avere un basso livello di conoscenza delle auto elettriche, il 54,1% un livello medio e solo il 18,5% ha dichiarato di avere un alto livello di conoscenza delle auto elettriche. Anche per questo i fleet manager sono piuttosto prudenti nei confronti di questo tipo di veicoli, come dimostrano le risposte date ad una domanda sull'influenza dell'uso di auto elettriche sulla riduzione del Tco (Total cost of ownership) della flotta. Solo il 53,6% degli intervistati, infatti, ha dichiarato di credere che l'utilizzo di auto elettriche possa incidere positivamente sulla riduzione del Tco della flotta, mentre il 46,4% non crede che questo sia possibile.

Tra i principali vantaggi che le auto elettriche sono in grado di apportare, secondo i fleet manager intervistati, vi sono le minori emissioni di sostanze nocive per l'ambiente, i risparmi economici possibili sia nella spesa per il carburante sia a causa della minore manutenzione di cui ha bisogno un motore elettrico, le agevolazioni nell'uso nelle città e nelle zone a traffico limitato (Ztl) e la possibilità di usufruire di parcheggi riservati, senza trascurare l'impatto positivo che l'uso di auto elettriche avrebbe sull'immagine aziendale. Tra gli svantaggi individuati dai fleet manager vi sono la ridotta durata delle batterie e quindi una percorrenza chilometrica non ancora soddisfacente, l'esiguo numero dei punti di ricarica, i canoni di noleggio ancora molto elevati, l'eccessiva durata del processo di ricarica della batteria e la rete di assistenza ancora poco diffusa. Urgono politiche di sostegno, quindi, per migliorare la penetrazione dell'alimentazione elettrica, se il paese ci punta.

FLEET MANAGER POCO INFORMATI

Oggi il livello di conoscenza delle vetture «alla spina» da parte dei responsabili delle flotte aziendali è scarso: il 27,4% le conosce poco e solo il 46,4% ritiene che possano abbassare i costi di gestione



-12,9%

Le immatricolazioni di auto sostenibili in Italia, nel primo trimestre, le vendite di vetture ibride, elettriche, a metano e a Gpl sono calate rispetto allo stesso periodo 2015. Colpa del crollo delle auto a gas, che ora scontano di più la concorrenza dei carburanti tradizionali



Peso: 27%