



ANIASA

SETTORE IN NETTA ESPANSIONE
MA POTREBBE FARE MOLTO DI PIÙ

LE MOSSE GIUSTE
PER METTERGLI LE ALI

*Intervista a Pietro Teofilatto,
Direttore della Sezione 'Noleggio a lungo termine'*



Nonostante gli ultimi mesi del 2018 siano stati caratterizzati da una serie di incertezze, tra cui le normative Wltp (si tratta di un nuovo ciclo di omologazione dei consumi e delle emissioni delle auto), che hanno un po' squilibrato il mercato e ridotto la velocità di andamento del noleggio veicoli, il

settore ha comunque archiviato un altro record nel 2018, con una flotta sopra il milione di veicoli, il fatturato in crescita del 10% e il record di immatricolazioni di auto e veicoli commerciali, che costituiscono ormai stabilmente quasi il 25% del mercato nazionale. Lei è Direttore della sezione Noleggio a lungo Termine di Aniasia (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici), segmento che, dai dati, appare più in forma rispetto a quelle a breve termine, sia in termini di crescita percentuale dei volumi che, soprattutto, di tenuta dei margini. Per il noleggio a lungo termine il 2018 è stato il quinto anno consecutivo di crescita importante, la flotta gestita a fine anno ha superato le 900mila unità, un aumento del 14% rispetto al 2017. Per avere un'idea della crescita del noleggio a lungo termine, basti dire che i quasi 200mila veicoli venduti durante il 2018 corrispondono a circa un terzo della flotta gestita nel 2014-2015. Guardando al 2019, quali sono le luci e quali i rischi per il noleggio a lungo termine? In tale contesto, quali segnali sono arrivati dai primi mesi dell'anno?

La normativa Wltp, di cui era comunque prevista da tempo l'entrata in vigore, ha in effetti creato alcuni scompensi operativi nelle attività di acquisizione e di consegna dei veicoli. Problemi che oggi sono completamente risolti. C'è tuttavia da dicembre scorso una fase di incertezza e di attesa nell'ambito delle aziende, determinata dalla preoccupante situazione politica ed economica. Il noleggio a lungo termine sta riuscendo comunque ad assorbire molto bene i riflessi negativi della congiuntura. Si concordano con le aziende eventuali proroghe dei contratti, si definiscono i servizi in relazione a nuove esigenze. Il primo trimestre ha visto un certo rallentamento delle nuove immatricolazioni, ma già ad aprile si è tornati in crescita, +12%. Vediamo un 2019 in stand by con circa 460-470mila immatricolazioni e sicuramente un aumento del fatturato, ormai vicino ai 7 miliardi di euro.

Il recente Rapporto Aniasia afferma che "la grande novità del mercato del noleggio a lungo termine riguarda i privati (automobilisti senza partita Iva), che sempre più spesso preferiscono abbandonare la proprietà del veicolo per affidarsi ai servizi del noleggio 'long term'. Dai 25mila contratti targati 2017, questo canale è arrivato ai 40mila di fine 2018 e a fine 2019 si prevede supererà quota 50mila". Quali sono stati i principali nuovi segmenti di domanda che gli operatori hanno saputo incrociare?

Oggi, nelle home page dei siti web delle principali associate sono

evidenti le offerte per la clientela dei privati, nuovo target che via via si sta consolidando. Si è passati da clientela interessata a utilitarie e city car a privati pronti a considerare auto di segmenti più alti, specialmente vetture medie. La percorrenza è sempre incentrata sui 10-15 mila km /anno. Da menzionare i configuratori con cui le aziende riescono ad offrire la migliore soluzione in relazione alle specifiche della clientela e la sempre più chiara definizione dell'offerta.

Sempre l'ultimo Rapporto Aniasia, riferendosi al noleggio 'long term', rileva che "gli operatori si sono avvalsi di alcune importanti condizioni esterne, che hanno consentito di ridurre il prezzo del servizio al cliente finale, rendendo il noleggio più accessibile e competitivo rispetto alle formule tradizionali di acquisizione dei veicoli". Quali sono state, nello specifico, queste condizioni esterne e quale a suo parere quella che ha influito positivamente di più?

La prima è il super-ammortamento, introdotto dalla legge di stabilità 2016, un ottimo stimolo a rinnovare le flotte e a contribuire allo svecchiamento del parco circolante nazionale (ad oggi composto ancora per il 33% ancora da veicoli pre-Euro 4), con significativi benefici in termini di riduzione dell'impatto ambientale e maggiore sicurezza stradale. Il provvedimento ha conferito nuova linfa all'intero mercato automotive, permettendo agli operatori di noleggio di gestire il beneficio con utilità economica per il consumatore, sia attraverso la maggiore offerta di servizi che con il contenimento dei canoni.

La seconda è insita nella capacità stessa del NLT di gestire grandi volumi di veicoli, con intuibili vantaggi economici ed amministrativi.

Infine la crescente consapevolezza specialmente da parte degli operatori pubblici e privati e dei vantaggi anche finanziari nel ricorrere al noleggio rispetto alla proprietà ed al leasing finanziario.

Sul versante delle alimentazioni, tutte le categorie nel 2018 hanno registrato una crescita di volumi, ad eccezione dei veicoli a benzina, che hanno perso il 15% rispetto al 2017. Stupisce l'aumento dello 0,5% dei veicoli diesel, nonostante questa alimentazione sia oggetto di continue polemiche. Anche se ha perso 2 punti di quota percentuale, il diesel continua comunque ad essere l'alimentazione più acquistata dagli operatori, mentre le motorizzazioni a benzina sono passate dal 19% di quota nel 2017 al 15% nel 2018. Quali sono gli elementi che spiegano questa tenuta del diesel nel noleggio a lungo termine? Quali sono le sue valutazioni sulla campagna anti-diesel in atto da qualche anno, che appare non giustificata dai dati sulle emissioni, i quali in molti casi anzi affermano il contrario di quanto normalmente si crede sulle emissioni dei veicoli alimentati a diesel?

Dallo scorso anno l'anatema sul diesel è diventato virale, pur se infondato. Vari autorevoli studi scientifici condotti da enti indipendenti dimostrano come i nuovi motori Euro6D-Temp

garantiscono ridottissime emissioni inquinanti -sia di Co2 che di NOx- e l'indice well-to-wheel (dal pozzo alla ruota) assevera che le auto elettriche, computando l'intero ciclo, non siano meno inquinanti delle vetture a gasolio di ultima generazione.

Aggiungo che i fleet manager hanno una visione meno emotiva, più razionale rispetto ai privati. Consapevoli anche delle necessità di efficienza e di sicurezza della loro flotta, considerano tuttora il diesel l'alimentazione da preferire. La percorrenza media annua dei veicoli del NLT oscilla infatti tra i 26-28.000 chilometri ed il prezzo nonché il consumo indirizzano necessariamente al gasolio, in quanto allo stato non vi sono alternative economicamente sostenibili, specialmente per i segmenti medio-alti (il 60% del parco).

Personalmente ritengo che i provvedimenti e le dichiarazioni avverso il diesel contrastino una realtà industriale e di sistema ancora non pronta ad un'accelerazione troppo intensa verso la mobilità elettrica. Il passaggio deve essere graduale, sollecitato da una seria politica di incentivi da parte delle istituzioni e delle case europee, partite in ritardo rispetto alla Cina. In Italia solo adesso cominciano ad intravedersi risultati di un certo interesse, un discreto aumento dell'ibrido e dell'elettrico, grazie al noleggio, che ne costituisce il 54% ed il 65% del mercato nazionale.

Aniasa, che rappresenta nel sistema Confindustria le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità, svolge un'intesa attività sindacale, coniugando gli interessi degli associati con quelli più generali di sviluppo del Paese sia nel settore mobilità sia sul fronte più complesso della crescita economico-sociale. Avete preso una chiara posizione di contrarietà sul meccanismo dell'ecobonus-malus introdotto dal Governo. Può sintetizzare i rilievi che avete avanzato? Inoltre, Aniasa evidenzia con forza la necessità di una politica organica per l'automotive. Può indicare le coordinate essenziali delle vostre proposte relative a questa 'politica organica'?

Nel famoso contratto di governo era prevista l'incentivazione del rinnovamento del parco auto, ma il meccanismo del bonus-malus risulterà per davvero molto limitato nei risultati. Riuscirà infatti ad interessare l'acquisto di un massimo di circa 12-14 mila vetture, non coinvolgendo il grande numero di veicoli fortemente inquinanti che circolano nelle nostre strade. Una misura elitaria e velleitaria. Aveva più senso aiutare il canale dell'usato con il passaggio in categoria Euro 5 e Euro 6.

Le istituzioni devono considerare che l'intero settore dell'automotive sviluppa ben 74 miliardi di entrate fiscali, il 16% del gettito complessivo, il 4,3% del PIL e dà lavoro a 1,2 milioni di persone. Rendere strutturale il superammortamento per un periodo almeno quinquennale avrebbe continuato, grazie al più rapido turn over delle flotte aziendali, a ringiovanire il vetusto parco auto. Così come equilibrare a livello EU gli aspetti fiscali della deducibilità dei costi e della detraibilità dell'IVA.

Sul fronte fiscale, avete espresso "perplexità e delusione" per la recente richiesta alla Ue di prorogare per altri tre anni, fino al 2022, il regime di detraibilità dell'Iva per le auto aziendali, contingentato al 40% fino

al prossimo dicembre". Aniasa ha affermato che "si prosegue di triennio in triennio, quindi, nel danneggiare la competitività delle aziende italiane, che si devono misurare ogni giorno con i concorrenti europei, al contrario agevolati da una detraibilità del 100%, oltre che da una maggiore deducibilità dei costi". C'è qualche spiraglio che la questione, di indubbia importanza per la competitività delle aziende italiane del settore, possa evolvere in modo positivo? Quali segnali a questo proposito vi giungono dal Governo? Qual è la spiegazione formale di questa penalizzazione rispetto a quanto avviene negli altri Paesi europei?

E' questa una battaglia che risale addirittura al 1978. Da allora per 22 anni l'IVA era totalmente indetraibile. E poi dal 2007, dopo un intenso contenzioso presso la Corte di Strasburgo, è concesso il regime forfettario del 40%. La richiesta di proroga è sempre basata sulle stesse assurde motivazioni fornite per la ricordata totale indetraibilità: mercato basato su piccole imprese e evasione dell'imposta!

In occasione di incontro con gli operatori dell'automotive a Verona lo scorso 14 maggio il Vice Premier Salvini ha pubblicamente riconosciuto gli effetti nocivi per le aziende italiane e per lo stesso sistema tributario. Con una maggiore detraibilità il canale aziendale, oggi il 36-38% del mercato complessivo, si porterebbe al 45-50%, un contesto più vicino alle medie EU. Verrebbe accelerato il rinnovo del parco auto con maggiori entrate a livello nazionale e locale. E poi il bene ed il servizio prodotto in Italia non sarebbe più penalizzato a quello prodotto in Germania o Francia.

Tornando al noleggio a lungo termine, nel 2018 è continuata la crescita dei veicoli commerciali, circa il 22% della flotta totale, in aumento del 15%. Con 25mila contratti in più rispetto al 2017 i furgoni hanno raggiunto una flotta circolante pari a 196mila 410 unità, record storico, testimonianza ulteriore della crescente propensione all'uso dei veicoli rispetto alla proprietà. Cosa si prevede per il noleggio dei veicoli commerciali nel 2019? Quali i segnali arrivati in questi primi mesi dell'anno?

La domanda in forte ascesa e non riguarda più solo le flotte di grandi aziende. E' infatti lievitata la domanda delle piccole e micro-aziende, specialmente per far fronte alle esigenze di trasporto in area urbana e regionale. Sono anche più interessati gli artigiani e le partite IVA, che per necessità di circolazione in città viste le limitazioni del traffico si dotano di veicoli Euro 6. In generale si può constatare un ampliamento della richiesta di VCL a noleggio, di pari passo all'aumento di generale conoscenza dei benefici gestionali ed economici della locazione.

Nel 2019 proseguirà il continuo miglioramento dell'offerta e le fondamentali le sinergie con gli specialisti dei servizi di allestimento, che vanno dalle furgonature, alle celle frigorifere, alle piattaforme aeree. E' bene notare che il noleggio ha via via promosso la costituzione di una composita filiera di professionisti, di addetti commerciali, produttori di veicoli ed allestimenti, esperti tecnici e indotto della manutenzione nel comune obiettivo di rispondere con precisione, puntualità e massima flessibilità alle esigenze del mondo lavorativo.

Le società di noleggio a lungo termine hanno venduto nel 2018 oltre 178mila vetture. I concessionari si sono confermati saldamente il canale più interessato, con l'acquisto del 73% delle vetture e assorbendo lotti di grandi quantità. Il canale dei privati, seppure in contrazione del 4% rispetto al 2017, ha acquisito oltre 11mila 500 vetture. Quale a suo parere il motivo del calo del canale dei privati? Crede che la dinamica aumento canale concessionari e calo del canale privati abbia carattere strutturale o che si sia trattato della contingenza di un anno?

A ben guardare per i privati si tratta di una riduzione di poche centinaia di veicoli. Le recentissime aperture di megastore da parte di importanti aziende di noleggio a lungo termine sono proprio indirizzate alla clientela privata, interessata ad un prodotto certificato e garantito, da provare e da acquistare in poche ore. L'usato ha avuto l'anno scorso un andamento altalenante e sta riprendendo gradualmente vigore. Anche perché l'età media del circolante è aumentata, è tra le più alte in Europa, e sarà più evidente la necessità fisiologica di sostituire l'auto.

Il 2018 è stato un anno di ulteriore crescita e, al tempo stesso, di consolidamento per il car sharing. Dopo una prima fase di avvio, il modello di business si sta progressivamente stabilizzando, trovando una solida quota di utilizzatori fedeli che si servono con assiduità del servizio. È aumentato in particolare il numero di iscritti, che ha quasi raggiunto quota 1.800.000. Quali prospettive vede per questo segmento nel breve periodo? E nel medio-lungo? Per favorire questo segmento, che indubbiamente ha importanti riflessi anche in tema di sostenibilità, a suo parere sarebbero utili incentivi pubblici? Ed eventualmente in quale forma?

Il ruolo del car sharing è testimoniato anche dal numero dei noleggi arrivati quasi a 12 milioni e con trend in aumento. Gradualmente sta diventando una parte conosciuta nell'ambito

del trasporto urbano, spesso in sinergia con il servizio pubblico. Per una maggiore diffusione è fondamentale un quadro generale per la disciplina applicabile, oggi ancora caratterizzata dall'assenza di un framework normativo volto a regolamentare i servizi di mobilità offerti in condivisione, ormai un insieme ampio e diversificato. ANIASA ha evidenziato questo handicap nel corso di audizione alla Commissione Trasporti della Camera, impegnata nella revisione del Codice della Strada.

Il supporto pubblico può essere decisivo anche considerando l'aspetto tributario. In occasione della legge di bilancio 2019, ANIASA aveva proposto – e molti parlamentari di ogni partito erano d'accordo – di inserire il costo del car sharing nell'ambito del bonus per la mobilità. Una deducibilità, anche parziale del costo del car sharing, sarebbe utile a tal fine. Ci riproviamo in autunno.

Restando alla mobilità condivisa, per consentire a questo settore strategico per la mobilità (soprattutto cittadina) un pieno sviluppo, Aniasa ritiene che "l'introduzione di una disciplina del 'vehicle sharing' non possa più essere rinviata. Occorre adeguare la legislazione alle ormai consolidate evoluzioni del mercato, dando certezza agli operatori e ai clienti del servizio". Quali sono i tratti essenziali del vostro pacchetto di proposte su tale tema?

Sì, è necessario aggiornare la legislazione alle ormai consolidate evoluzioni del mercato, dando al contempo certezza agli operatori e agli utenti del servizio.

In primis è urgente la definizione normativa di "vehicle sharing", inteso come servizio di trasporto basato sull'uso condiviso dei veicoli resi disponibili da operatori qualificati, anche attraverso tecnologie dedicate e l'utilizzo di strumenti informatici.

Bisogna poi armonizzare le regole per la gestione dei servizi nei diversi Comuni. Ecco i principali: accesso e parcheggio nelle ZTL, una segnaletica stradale dello stesso colore, parcheggi dedicati e stalli di ricarica elettrica. Basta poco ed i benefici sarebbero subito tanti.

