

TENDENZE**Tra deregulation e formazione**

Secondo gli analisti del settore, sono sempre più evanescenti i confini tra i prodotti tradizionali del rent. Avanzano formule di noleggio intermedie tra il breve e il lungo termine, il cosiddetto "mid term". Anche il confine tra noleggio al minuto e orario, quindi tra quello a brevissimo termine e il car sharing puro, è sempre più sfumato. Senza contare che il mercato è affollato di operatori che dal breve termine sconfinano nel lungo e viceversa.

Una deregulation fisiologica che impone, da parte delle compagnie di autonoleggio, un diverso approccio con i tradizionali partner commerciali, a partire dalle agenzie di viaggi, con le quali si stanno mettendo a punto programmi di formazione mirati soprattutto a fare chiarezza sulle dinamiche del mercato e a supportare i consulenti dei viaggi nella vendita.

In questo scenario decisive potrebbero rivelarsi le nuove regole, ad esempio, sui vincoli e i depositi che solitamente vengono richiesti dai rent-a-car ai clienti attraverso il congelamento di quote sulla carta di credito. Una procedura che talvolta può precludere gran parte di una vacanza se il viaggiatore non ha più la disponibilità sulla carta che aveva pianificato. Una procedura odiosa che alcune società stanno cercando di sostituire con formule più leggere e sostenibili da parte del cliente.

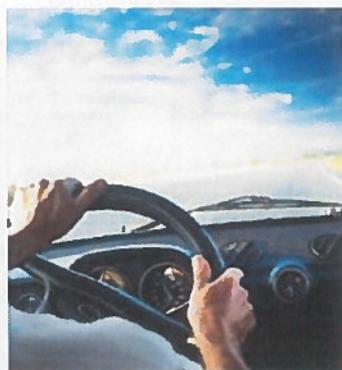


Se il car sharing fa bene al rent

ANALISI Stagione di crescita e prezzi in calo, secondo Aniasa. Ma pesano le anomalie italiane

ANDREA LOVELOCK

Fatturato in crescita del 5% (per un totale di oltre 954,6 milioni di euro); 3,8 milioni di noleggi (pari al +7%); circa 26 milioni di giorni venduti, con un incremento del 7,2%. Sono i numeri registrati nei primi nove mesi dello scorso anno dal settore autonoleggi. Un segmento di mercato strettamente legato al turismo organizzato che, a ben guardare, sta vivendo una stagione di consolidamento.



A favore l'aumento di traffico rent è sicuramente il ribasso tariffario, pari a circa il -2% sui prezzi di noleggio per giorno. Una serie di dati che denotano la buona salute del comparto, le cui caratteristiche sono esaminate da Giuseppe Benincasa, segretario generale dell'Aniasa - Associazione Nazionale Industria Autonoleggio e Servizi Auto: «In generale, riguardo agli attuali trend, riscontriamo parametri positivi sia per il breve che per il lungo raggio. E ovviamente, in virtù di una competizione sempre più forte tra i vari attori, anche il pricing continua a scendere. Tutto



questo combinato con il contenimento dei costi, ha permesso di realizzare, anche nel 2016, delle buone performance. Anche se è bene precisare che nel leisure si è ulteriormente rafforzata la flessibilità della domanda, poiché non essendo più la vacanza di 10-14 giorni, tutte le spese vanno rapportate a periodi di relax dai 4 ai 7 giorni. Di conseguenza, anche questo ridimensionamento dei consumi incide sull'andamento del rent».

C'è poi un'altra peculiarità del settore che riguarda la logistica: l'approccio all'autonoleggio avviene ormai solitamente in aeroporto e in centro città, con una evoluzione nei valori molto significativa. Tendenza, questa, evidenziata dallo stesso Benincasa: «Ormai in Italia la quota-mercato del noleggio negli aeroporti ha toccato il 65% del totale, mentre la consegna in downtown si attesta sul 35%. In questa netta ripartizione nell'accesso al rent anche il pricing assume connotazioni assai diverse. Senza considerare poi che proprio in downtown le stesse compagnie di autonoleggio immettono molti più veicoli commerciali rispetto ad auto di alta gamma presenti negli scali».

A tal proposito vale la pena riportare anche il dato sulla flotta rent in Italia: dal 2015 ad oggi si è passati da 147mila a 155mila autovetture, con una crescita del 5,6%.

Ma anche se il mercato cresce, l'Italia è ancora lontana dagli standard europei o addirittura internazionali. E la ragione è chiarita dallo stesso Benincasa: «Siamo lontani dalla logica del possesso rispetto alla proprietà, dispiace dirlo, ma i clienti italiani, quando utilizzano macchine a noleggio, non hanno il rispetto del mezzo che hanno altri utenti esteri. Così come bisogna ammettere che il livello dei furti di auto a noleggio è ancora a livelli preoccupanti rispetto ad altri Paesi europei. Tutto questo non giova alla sana evoluzione del mercato e incide anche nelle regole e nelle tariffe che dalle nostre parti sono inevitabilmente più alte rispetto ai competitor europei o nordamericani. Altra pesante differenza riguarda la normativa fiscale italiana che risulta abnorme».

Resta il dato di fatto che internet e l'irruzione del car sharing hanno favorito un diverso approccio al noleggio. «Oggi - conclude Benincasa - cerchiamo di analizzare, non tanto l'offerta, quanto il canale di offerta per capire come rapportarsi alla clientela. La diffusione del car sharing produrrà sicuramente nuovi benefici al settore, non fosse altro per il cambiamento culturale e di mentalità degli utenti-clienti italiani». A conti fatti, siamo di fronte a un comparto sano, ma comunque vittima delle anomalie italiane.