

RIPARTIRE DALLE BASI

No agli incentivi alle elettriche, sì a un grande piano per realizzare le infrastrutture. Ecco la ricetta delle Case, delle società di noleggio e di quelle del leasing per il settore automotive

di **Mario Rossi** • foto di **Giovanni Tagini**

Avanti tutta sulle infrastrutture, no agli incentivi alle vetture elettriche, grande incertezza nel mercato dell'auto, anche aziendale, e rapporti tutt'altro che facili con il governo e con le amministrazioni locali, niente affatto intenzionate a sotterrare l'ascia della guerra al diesel. Questo, in sintesi, il quadro emerso, qualche giorno fa, nel consueto incontro tra Quattroruote e i presidenti e i direttori generali delle più importanti organizzazioni del settore: Michele Crisci e Romano Valente per l'Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere, Massimiliano Archiapatti e Pietro Teofilatto per l'Aniasa, l'associazione dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici, Enrico Duranti e Gianluca De Candia per l'Assilea, l'associazione italiana del leasing.

Qualche esponente del governo ha parlato d'incentivi alle auto elettriche, tema, peraltro, presente nel contratto tra Lega e Movimento 5 stelle. Arriveranno davvero?

Valente. Nella legge di stabilità non sono previsti, potrebbero essere proposti attraverso un emendamento. Se l'orientamento fosse di premiare solo la mobilità elettrica, dovremmo però far notare che l'entry price di una vettura a batteria è a 23.300 euro. Sottraendone 5.000 d'incentivi, scenderemmo a 18.300. Nel canale di vendita a

privati, si vende appena il 53% delle auto fino a 18 mila euro; l'elettrico, in questo canale, rappresenta ancora solo lo 0,1%: un bacino potenziale troppo esiguo per giustificare una politica efficace sul rinnovo del parco.

Archiapatti. Il targato elettrico raggiungerà 5 mila pezzi a fine anno su 1,93 milioni. Sono numeri piccolissimi.

Crisci. È curioso poi che nel contratto di governo se ne parli come volano per l'infrastruttura e non il contrario...

A proposito d'infrastrutture, costano e c'è un deficit gravissimo...

Duranti. Premesso che anche secondo me il mercato si crea facendo prima le infrastrutture, e non il contrario, devo dire che c'è un interesse forte delle banche a impiegare risorse in questo settore. Visto che lo Stato è pieno di debiti e più di tanto non può fare, bisognerebbe lasciare ai privati il compito di realizzarle attraverso sistemi basati sulla concessione, sul partenariato pubblico-privato, utilizzando la leva fiscale. Nelle città, in cui il tasso d'inquinamento è alto, bisognerebbe spingere molto sulla mobilità elettrica.

Crisci. Tra l'altro, se l'Italia non si dota di una certa velocità d'infrastruttura, alcuni marchi potrebbero avere problemi nel nostro Paese. E con loro il turismo. Se ai tedeschi che scelgono il Lago di Garda non saremo in grado di offrire ricariche negli alberghi, nei ristoranti e nei parcheggi, andranno altrove. Quella frase nel contratto di governo, che basta vendere più auto elettriche per realizzare le infrastrutture, è sconcertante, è esattamente il contrario. Non si coglie come il mondo dell'auto, dei trasporti e della mobilità sia in grado di mettere in moto l'economia, il Pil, i fatturati delle aziende.

A proposito, che cosa sta succedendo al mercato? I cali degli ultimi mesi sono legati soltanto alle nuove norme Wltp sulle emissioni oppure c'è qualcosa di più profondo?

Crisci. Più di un marchio è rimasto incastrato con il Wltp, ma i ritardi saranno risolti entro 30-40 giorni, per cui ci saranno marchi automobilistici che improvvisamente dovranno trasportare decine di migliaia di vetture in pochissimo tempo. L'altro problema fondamentale, secondo me, è proprio di salute finanziaria. Alcuni marchi, pochi, hanno smesso di fare pressione sulle chilometri zero, altri continuano, per compensare i ritardi

da Wltp. La somma di questi due fenomeni spiega il risultato del mercato. A me, però, più che l'immatricolato preoccupa l'acquisizione dei contratti, che stanno languendo. C'è un po' di apprensione, soprattutto sui privati, che sono spaventati e, quindi, incerti. Le aziende sono meno spaventate e possono contare sul noleggio.

Archiapatti. Se si pensa che a dicembre 2017 la sindaca di Roma Virginia Raggi ha bloccato anche le Euro 6 a gasolio durante le domeniche ecologiche... È accaduto solo due volte, ma il messaggio è chiarissimo: il diesel, anche quello di ultima generazione, è sporco ed è a rischio. Il privato ne è molto colpito. Le aziende, fortunatamente, fanno scelte più razionali. Sanno perfettamente che oggi andare da Roma a Milano con un'auto ibrida a benzina ha costi non paragonabili a quelli di una diesel di nuova generazione. L'efficienza

e la sostenibilità delle nuove motorizzazioni a gasolio è indiscutibile. E il fatto che qualcuno abbia avuto problemi con le omologazioni Wltp è la dimostrazione di quanto siano stringenti questi paletti.

Crisci. Molte persone hanno due convinzioni: credono che siano stati usati dispositivi illeciti per alterare i test e pensano che, comunque, il diesel sia sporco. Non lo comprano, perché se poi il sindaco lo blocca? Non vi sono certezze. L'auto elettrica? Quale? A che prezzo? Dove mi attacco?

Valente. E attenzione al boomerang CO₂, che in Germania è salita con il calo del diesel. In Italia finora non avevamo rilevato il fenomeno per motivi di mix di motorizzazioni, ma in ottobre la media ponderata è aumentata di 2,8 g/km, +2,5% rispetto a un anno fa.



Tutte queste incertezze che 2019 prospettano?

De Candia. Per quanto ci riguarda, in generale, non solo sul targato, vedo un rallentamento. Le aspettative degli imprenditori, in questo contesto politico, sono molto meno ottimistiche rispetto al recente passato. Il leasing è un sensore perfetto della dinamica degli investimenti, si vede subito. Il superammortamento, specie sull'immatricolato, ha già scontato la sua fine. Positiva, invece, la conferma della Sabatini, che sul targato industriale ha una penetrazione altissima, cinque contratti su sei. In generale, però, vedo parecchie nuvole all'orizzonte in presenza di una politica che sulle imprese, su cui si dovrebbe puntare per creare posti di lavoro, non prevede granché. Qui mi sembra che si vada parecchio indietro.

Archiapatti. Nel b2b si sente un po' d'incertezza, ma il trend positivo dovrebbe continuare anche nel 2019, ancorché in misura differenziata tra breve e lungo termine. In termini di fatturato, prevediamo comunque una crescita del Rent a car, nonostante una pressione sui prezzi importante, provocata dalla polarizzazione verso il low cost.

Valente. Sulle immatricolazioni prevediamo un 2019 in linea con il 2018, forse a un livello leggermente più basso: 1.928.000 targhe, 2 mila in meno. Peserà l'incertezza politica. La prima metà dell'anno sarà condizionata dalla campagna elettorale per le europee. Il modello econometrico che incrocia i driver economici e settoriali, realizzato in collaborazione con Prometeia, vede il noleggio migliorare, +3,3% rispetto a +2,5% del 2018. In termini di quota di mercato, il Rent a car passerà dall'8,8 al 9,1%, il lungo termine dal 14 al 14,6%, le società (comprese le autoimmatricolazioni, ndr) caleranno dal 21,3 al 20,8%, i privati passeranno dal 55,9 al 55,5%. Poi, ovviamente, molto dipenderà dallo scenario macroeconomico e politico a cui abbiamo accennato.

A proposito di politica, con il nuovo governo c'è dialogo? Si riesce a far passare l'importanza che il settore automotive ha per l'economia italiana?

Duranti. All'interno del governo, il pregiudizio verso il mondo bancario è molto elevato. Peccato che in questi anni gli istituti di credito abbiano sostenuto il peso della crisi. Quando quest'ultima ha colpito le aziende, hanno pagato le banche, le quali, è bene ricordarlo, finanziano l'economia reale più che in ogni altro Paese europeo. Diciamo che nel governo c'è la disponibilità ad ascoltare.

Crisci. Esistono pregiudizi, lo sapevamo: i produttori di auto sono ricchi inquinatori che vanno puniti. Però ci sono interlocutori che, oltre alla disponibilità a incontrarci, hanno avuto voglia di ascoltare, di capire, di leggere i dati che siamo in grado di fornire e di cercare di costruire qualcosa per il futuro.

Valente. Con Anfia e Federauto abbiamo inviato al governo un documento congiunto che racconta la nostra visione dello sviluppo della mobilità, nel rispetto delle normative europee, ma tenendo ben presente il punto di partenza, cioè la dimensione e la qualità del parco circolante. Per raggiungere l'obiettivo si deve gestire la transizione, che abbiamo declinato come piano d'azione basato →

→ su tre priorità: smaltimento del parco circolante, realizzazione delle infrastrutture necessarie a migliorare la mobilità, armonizzazione dei provvedimenti sulla mobilità, riproponendo il tema della cabina di regia.

Teofilatto. Siccome generalmente dell'autonoleggio si sa molto poco, abbiamo spiegato i benefici che il settore porta in termini di sicurezza della circolazione e abbassamento delle emissioni, per non parlare del supporto al turismo. Abbiamo fatto presente che ci sarebbe bisogno di alcune cose semplici, a cominciare dall'adeguamento del Codice della strada, in cui non si parla di car sharing e che non contempla il noleggio di mezzi pesanti e taxi. Non si capisce perché soltanto in Italia debbano esservi queste restrizioni. Ci sarebbe bisogno di un quadro normativo semplice e moderno, che metta

in condizione le aziende di operare al meglio. L'autonoleggio può essere un partner per lo sviluppo.

Domanda. Non c'è un drammatico abbassamento dell'asticella? Una volta si parlava di detraibilità e deducibilità... avete gettato la spugna?

Archiapatti. La realtà è quella che è. C'è una legge di bilancio che aumenta il deficit e che potrebbe provocare una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia. Come si fa a parlare di deducibilità e detraibilità, che pure sono scandalosamente basse rispetto agli altri Paesi europei? Ne parliamo tutti da anni, chiedendo misure strutturali. Ma invano. Non credo che in questo momento al governo siano disposti ad affrontare certe questioni, nell'agenda c'è ben altro. In questa fase bisogna offrire soluzioni.

Crisci. Ci sono cose che comunque stiamo

discutendo, per esempio l'attuale esclusione delle auto elettriche e ibride dall'Iva al 4% per i disabili: penso che la norma sarà modificata. Stiamo anche cercando di affrontare la questione superbollo, in generale e sull'ibrido in particolare. Di alcuni problemi annosi parliamo ancora, ma in generale cerchiamo di avere un approccio di tipo strategico, mettendo a disposizione le nostre expertise, proponendoci come consulenti.

Duranti. Si potrebbe partire dal basso, puntare su alcuni enti locali, quelli che hanno una certa autonomia legislativa, come le Province autonome e le Regioni a statuto speciale, farli diventare laboratori su cui, poi, far leva per sensibilizzare governo e Parlamento e consentire il ricambio del parco nazionale. Se dal basso si riesce a dimostrare che alcune cose funzionano...

Crisci. Il fatto è che alcuni ostacoli li troviamo proprio a livello locale, si pensi alla questione diesel. Abbiamo anche proposto un incentivo per l'acquisto di auto usate Euro 5 ed Euro 6, per chi rottama un'ante Euro 3: sarebbe già qualcosa per l'ambiente e la sicurezza della circolazione. Ci sono quelli sensibili, attenti. Poi non trovano i fondi, ma questo è un altro tema.

L'EFFICIENZA E LA SOSTENIBILITÀ DELLE NUOVE MOTORIZZAZIONI A GASOLIO È INDISCUTIBILE //

Massimiliano Archiapatti - presidente Aniasa

1.928.000

PREVISIONE DI AUTO IMMATRICOLATE NEL 2019: 2 MILA IN MENO RISPETTO ALLE ATTESE PER IL 2018

// NON SI COGLIE COME IL MONDO DELL'AUTO SIA IN GRADO DI FAR PARTIRE L'ECONOMIA //

Michele Crisci - presidente Unrae

// LE BANCHE HANNO UN FORTE INTERESSE A IMPIEGARE RISORSE NELLE INFRASTRUTTURE //

Enrico Duranti - presidente Assilea



302.638

**AUTO TARGATE DA IMPRESE E SOCIETÀ
DI NLT TRA GENNAIO E OTTOBRE 2018**



L'Unrae, l'associazione delle Case estere, rappresenta 46 associate, con un fatturato di 53 miliardi di euro. L'Aniasa è l'associazione dei noleggiatori, un settore che vale 6 miliardi di euro, con una flotta circolante di quasi 800 mila veicoli. L'Assilea raggruppa le società di leasing: nella sua banca dati sono attualmente censiti quasi 1,4 milioni di contratti, per un totale di circa 100 miliardi di euro





PIETRO TEOFILATTO
Direttore Nlt Aniasa

MASSIMILIANO ARCHIAPATTI
Presidente Aniasa



Peso:354-76%,355-91%,356-95%,357-96%,358-98%

