

NOLEGGIO A LUNGO E A BREVE TERMINE

Aniassa in campo per risollevare il mercato

Tra gennaio e marzo è stato stimato un calo del 30%. A incidere, la contrazione delle spese di viaggio da parte delle aziende nonché il prolungamento dei contratti in corso. «I clienti - spiega il presidente Lucchini - preferiscono prendere tempo»

■ Rallentamento. Altresì e temuto, alla fine è arrivato anche per l'autonoleggio, un settore che nell'ultimo decennio ci aveva abituati a trend di crescita im-

petuosi, spesso in doppia cifra. Le avvisaglie, in verità, si erano avute già verso la fine del 2008, anno comunque arricchito dal comparso con segni positivi su tutti i principali indicatori. Ma è nei primi mesi del 2009 che il fenomeno si è fatto evidente, il rallentamento c'è, inutile negarlo - esordisce Roberto Lucchini, presidente di Aniasa, l'Associazione di Confindustria che riunisce le società di noleggio -. Anche il nostro business, e non potrebbe essere altrimenti, risente di quello che è lo stato generale dell'economia. Siamo ancora elaborando i dati relativi al primo trimestre di quest'anno, ma le stime parlano chiaro: il settore nel suo complesso tra gennaio e marzo ha immatricolato circa 68 mila auto, contro le 98 mila del 2008.

Vale a dire, un calo del 30%.
 Analizzando la situazione nel dettaglio, si scopre che il noleggio a breve termine, in particolare, ha dovuto fare i conti con la contrazione delle spese di viaggio delle aziende, che nei periodi invernali a bassa densità turistica rappresentano tradizionalmente la parte più rilevante dei suoi volumi. Sul fronte del lungo termine, invece, il trend del momento sembra quello del prolungamento dei contratti in essere: chiesti a gran voce dai clienti, che preferiscono «prendere tempo» in una fase d'incertezza come l'attuale, sono accettati di buon grado dagli stessi noleggiatori, che in questo modo riescono comunque a mantenere viva una commessa che altrimenti rischierebbero di perdere. All'origine del calo d'immatricolazioni del settore, comunque, secondo Aniasa c'è anche un altro fattore: «Per le società di noleggio, il costo di un'auto è rappresentato dalla differenza tra il prezzo al quale l'acquistano e quello al quale la rivendono a fine contrat-

meno vetture e a prolungare la vita delle proprie flotte. Una situazione, questa, ulteriormente aggravata dal programma d'incenerizzazione promosso dal governo, che spingendo solo il nuovo ha di fatto compromesso la no-

stra possibilità di vendere in modo profittevole l'usato "giovane" proveniente dal noleggio». E allora, che fare? Per appor- tare i correttivi necessari, Aniasa suggerisce di guardare Oltrecon- fine. Per esempio alla Germania,

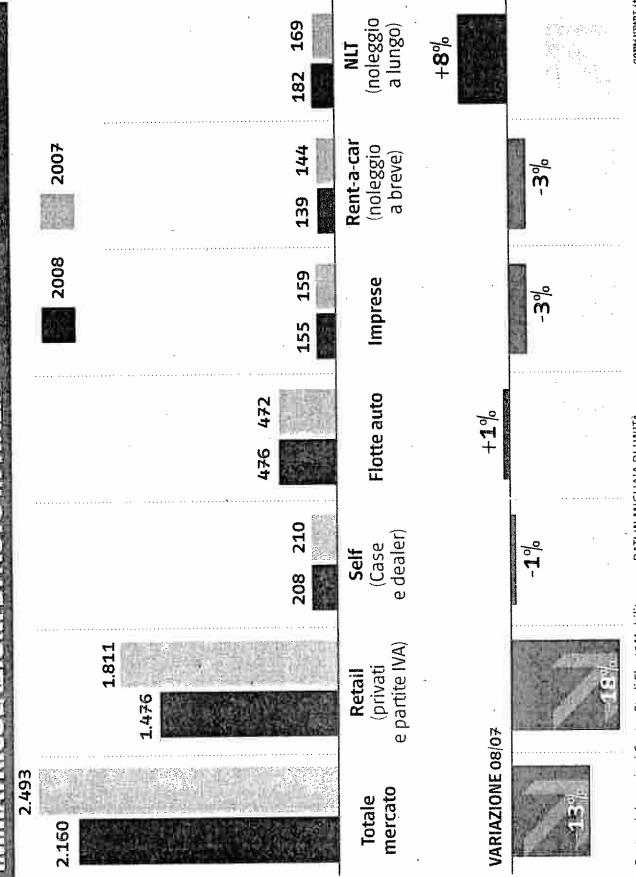
dove l'usato sta invece traendo benefici dai bonus statali, estesi anche alle vetture «semi-nuove» fino a 12 mesi di anzianità, purché ecocompatibili. Incentivi a parte, i tavoli sui quali l'associazione porta avanti

il confronto con le istituzioni sono molteplici. E uno dei più caldi è quello destinato a porre le basi per una revisione del Codice della strada, che tra le altre cose rende finalmente possibile il noleggio anche per gli autobus e i mezzi sostenibili la mobilità urbana, per esempio attraverso un'espansione del car pooling e del car sharing.

TAVOLI CONFRONTO
 tra l'associazione e le istituzioni. Il nodo del Codice stradale si superiora ai 60 quintili. «Su questo fronte il dialogo è ben avviato - precisa Lucchini - visto che fin dalle primissime fasi siamo stati invitati alle riunioni do-

ve sempre di stretta attualità, soprattutto per gli operatori del noleggio, in Italia assai più complesse e onerose che nella maggior parte degli altri Paesi europei.

IMMATRICOLAZIONI DI AUTO IN ITALIA



Fonte: elaborazioni Centro Studi Fleet & Mobility. DATI IN MIGLIAIA DI UNITA'.



Roberto Lucchini è presidente di Aniasa (Confindustria)



Osservatorio Autonoleggio

Scenari Il fatturato del settore a 4,8 miliardi. La recessione pesa: le aziende tagliano i costi e chiedono di allungare i contratti

L'auto prova a ripartire

Gli incentivi spingono il mercato ma, paradossalmente, penalizzano il noleggio

DI NESTORE MOROSINI

Gli eco-incentivi hanno portato i primi effetti: a marzo l'indice delle immatricolazioni di autovetture è tornato positivo (+0,24%, ben distante dal -28% del bimestre gennaio-febbraio).

Ma le misure del governo non hanno favorito il settore delle auto aziendali. Anzi, paradossalmente lo stanno rallentando. «C'è un'allarmante flessione di immatricolazioni», sottolinea Roberto Lucchini, presidente dell'Aniasa, il sodalizio che rappresenta le imprese private esercenti servizi di locazione veicoli senza

una maggior durata: 6-12 mesi in più». Gli incentivi a sostegno dell'auto sono previsti per l'acquisto diretto e il leasing, ma non per il noleggio. Perché il diritto al bonus si ha per un massimo di 200 mila euro, cifra che permetterebbe a una società di nolo l'acquisto di pochissime vetture. E ciò mette in crisi una parte rilevante del business, ovvero la rivendita dei veicoli usati: i privati, grazie agli incentivi, sono spinti all'acquisto di auto nuove, trascurando il mercato secondario del noleggio.

Previsioni difficili

Tra le cause principali le misure di contenimento dei costi attuate dalle aziende e le poche evidenze sull'andamento dei flussi turistici. «Fare previsioni sul 2009 — afferma ancora Lucchini — è molto difficile. La crisi sta spingendo la clientela a rimandare la stipula di nuovi contratti, optando per

mente tra i sei e i 36 mesi a seconda che si tratti di noleggio a breve o a lungo termine, con una forte componente di veicoli ecologici Euro4 ed Euro5. La vendita del parco usato per le compagnie costituisce un introito che condiziona, a sua volta, anche i nuovi acquisti. Per cui, un contributo di incentivazione all'acquisto di auto altamente ecologiche dedicato solo a vetture di nuova immatricolazione rischia di penalizzare molto il mercato dell'usato, in particolare per tutte quelle vetture

(Euro4 e Euro5) che con meno di 24 mesi di vita, costituiscono grande parte delle auto attualmente presenti nelle flotte a noleggio.

Per questo motivo le società, oltre a chiedere che l'incentivazione venga estesa anche alle vetture usate altamente ecologiche, allungano i tempi di permanenza in flotta delle proprie vetture allo scopo di ridurre il costo di esercizio. Conseguenza: lo scarso introito dei veicoli usati provoca il crollo degli ordini per l'acquisto delle nuove auto. «Poiché

il settore del noleggio — è la conclusione di Lucchini — costituisce il principale cliente delle case costruttrici, con una quota del 16%, ne deriverebbe per il 2009 una forte riduzione delle immatricolazioni e degli stessi obiettivi di sostegno del mercato che il governo si è posto con il varo degli incentivi».

La fotografia

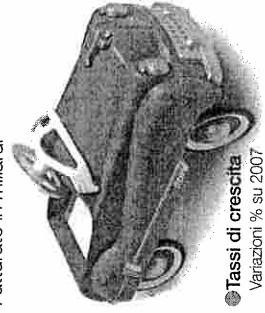
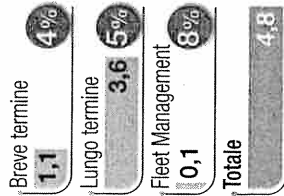
Vediamo in dettaglio l'andamento dei vari comparti. Il noleggio a breve termine ha segnato una flessione forte, mitigata solo in parte con le auto immatricolate da società di noleggio a lungo termine che poi le «girano» a società di rent-a-car. Si agguanta la previsione di una stagione turistica inferiore rispetto agli ultimi anni, a causa della caduta degli arrivi, soprattutto dagli Stati Uniti.

Il noleggio a lungo termine ha segnato, per la prima volta nella sua storia, un trimestre di immatricolazioni inferiori a quelle dello stesso periodo dell'anno precedente. Un calo dovuto alle politiche di contenimento dei costi attuate dalle aziende.

Ma anche i noleggiatori incoraggiano questa tattica, spinti dalla scarsa liquidità che rende impegnativo l'acquisto di nuo-

Quanto vale il business

Fatturato in miliardi



● Tassi di crescita
Variazioni % su 2007

E il «parco» diventa sempre più verde

Più piccole, economiche e verdi. Con la crisi che mette sempre più sotto pressione i bilanci delle società, anche il parco auto cambia. Diminuiscono dimensioni, consumi ed emissioni. Secondo Aniasa la richiesta di auto a nolo a basso impatto ambientale nel 2008 è aumentata del 100%.

La lezione americana ha dato i suoi frutti: non è più tempo dei grandi Suv e anche gli Stati Uniti sono stati conquistati dalla «piccola» Fiat. La casa torinese, dopo anni di investimenti nel metano, ha annunciato la discesa in campo nel Gpl con auto a doppia alimentazione. E le imprese sembrano apprezzare, perché questi modelli coniugano l'efficienza, il risparmio e il rispetto dell'ambiente. «Prima c'era solo un interesse di immagine — spiega Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa — ora l'attenzione si sta facendo sempre più concreta».

Secondo LeasePlan, player nel noleggio a lungo termine e nella gestione di flotte aziendali, nel 2008 c'è stata una sensibile riduzione della cilindrata media nel parco auto aziendale (+12% la quota della classe tra i 1.000 e i 1.499 cc di cilindrata) e un incremento dell'interesse per le soluzioni ibride o a gpl.

Modelli

«Le difficoltà economiche sembrano imporre modelli di consumo più rispettosi dell'ambiente», conferma Jaromír Hájek, amministratore delegato di LeasePlan, che ormai dal luglio del 2007 ha sviluppato un progetto per aiutare le imprese a diminuire i costi investendo in soluzioni green. Tanto da proporre, con un tool informatico, un check up sulle emissioni della flotta aziendali. Si tratta dell'«Ecocalculator», strumento scelto da gruppi come Ericsson, Eni e Unilever, che hanno misurato il livello medio di inquinamento della flotta per poi attuare una riduzione delle emissioni.

Una strada intrapresa anche da Würth (multinazionale attiva nella distribuzione di prodotti professionali

di fissaggio e montaggio) che a marzo ha sottoscritto con Leasys, un piano di sostituzione del proprio parco auto. Il gruppo tedesco ha acquisito così una nuova flotta ecologica composta da oltre un migliaio di Fiat Grande Punto Natural Power per un risparmio di oltre duecento mila kilogrammi di Co2.

A tutto gas

E se le politiche «verdi» di Barack Obama cambieranno presto il mercato Usa, qualcosa nel mondo è già cambiato. Basti pensare che nel 2008, mentre le immatricolazioni delle auto diesel e benzina crollavano, Gpl e metano segnavano 4,4 milioni di vendite mondiali (+37,5% sul 2007). Un boom confermato dai dati italiani in cui le immatricolazioni a Gpl sono cresciute del 289%. «La pubblica amministrazione ha avuto un ruolo di apripista — precisa Ruggiero, direttore generale di Leasys — ma adesso l'interesse alla sostenibilità ambientale sta arrivando anche nel privato».

Procter & Gamble ad esempio, sta lavorando a un progetto di diminuzione delle emissioni della propria flotta con noleggio di autovetture

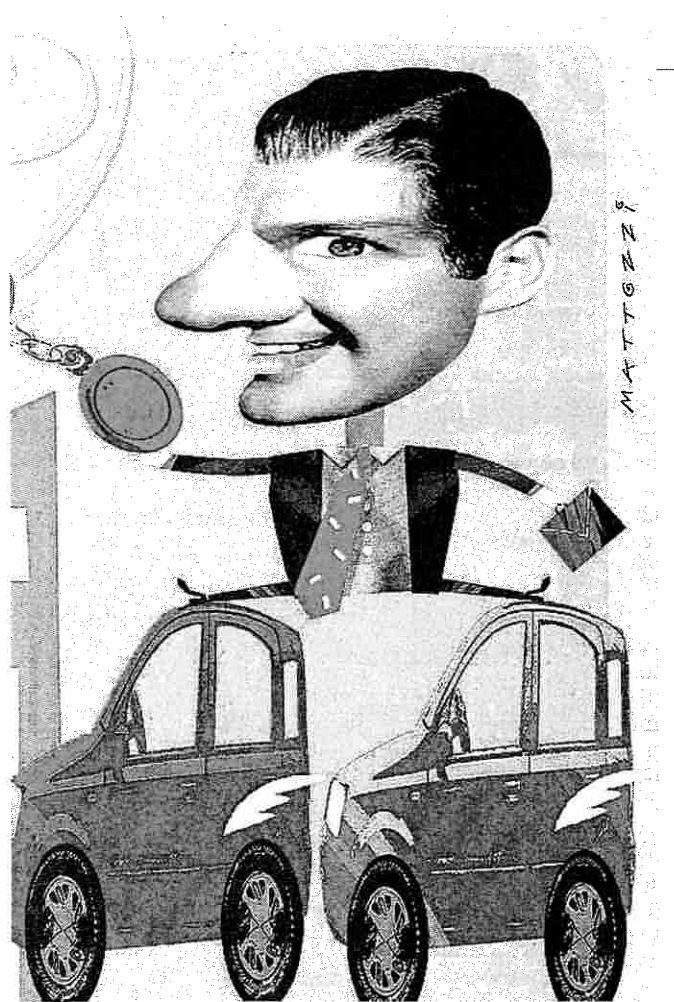
ecocompatibili, ma anche con comportamenti alla guida più ecologici. «Abbiamo un programma di consulenza — spiega Jaromír Hájek — per educare i nostri clienti a guidare in rispetto dell'ambiente. E poi diamo la possibilità di compensare le emissioni con nuove piantumazioni». LeasePlan alla fine del 2008, dopo un calcolo dell'inquinamento prodotto dalla flotta, ha piantumato oltre mille nuovi alberi. Anche Telecom sta avviando con Leasys un processo di «change over» di parte della flotta.

Mentre ha da tempo avviato un piano di rinnovamento ecocompatibile, Poste Italiane. L'azienda con oltre 1.300 veicoli bifuel (benzina/metano), ha la flotta di mezzi a metano più numerosa tra gli operatori postali europei. Ed è leader di un progetto promosso dalla Ue per diminuire l'impatto ambientale dei mezzi di recapito con l'uso di quadricicli elettrici e ibridi.

CORINNA DE CESARE

37,5%

L'aumento a livello mondiale di vendite di auto a metano e Gpl



L'identikit



■ 2008
■ 2007



Fonte: Aniaso

S. Franchino