

AFFARI & FINANZA | 7 MARZO 2011

Rapporto / FLOTTE AZIENDALI

Basta un solo dato per sottolineare il momento positivo: a gennaio le immatricolazioni del comparto sono aumentate del 37% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso

Torna il sorriso, è arrivata la ripresa

Pur se restano le incognite provocate dalla drammatica situazione nel nord Africa e dal boom dei prezzi petroliferi, il nuovo presidente Aniasa, Paolo Ghinolfi punta su un 2011 di crescita "forse non ancora a due cifre" ed è certo che nei due anni successivi il settore riprenderà a correre

ROSARIA AMATO

Un gennaio spumeggiante che ha visto un aumento del 37% delle auto immatricolate per il noleggio rispetto all'anno precedente, una situazione economica che va verso la schiarita, i dati 2010 che, seppure ancora in fase di elaborazione, mostrano decisamente una ripresa sia pur timida, la recente entrata autonoma in Confindustria. Il 2011 si apre all'insegna delle novità e dell'ottimismo per l'Aniasa, l'associazione che raggruppa le società di autonoleggio a lungo e a breve termine e che fa capo a Confindustria, ed è con questi buoni auspici che comincia la presidenza di Paolo Ghinolfi, amministratore delegato di Arval, che succede a Roberto Lucchini, ad Avis. Anche se le incognite ci sono, a cominciare dal rischio di rialzo dei prezzi delle materie prime e soprattutto dei prodotti energetici, probabile conseguenza delle rivolte popolari in Nord Africa che stanno suscitando non poco nervosismo in Medio Oriente. Tuttavia Ghinolfi non si mostra troppo preoccupato, e alla richiesta di previsioni per il 2010 e il 2011 non si fa pregare: «Per il 2010 il fatturato d'insieme tiene rispetto a quello dell'anno precedente, e l'immatricolato cresce in minima misura: direi che abbiamo messo a segno una ripresa, sia pur timida, che dovrebbe attestarsi intorno al 2-3% sia per le flotte che per il fatturato». C.

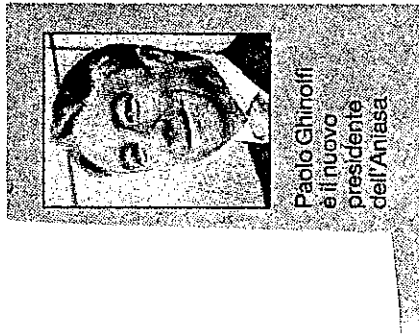
munque ci siamo lasciati alle spalle il — 3% del 2009. Mentre il 2011 parte con immatricolazioni decisamente più sostenute: certamente non credo che andremo avanti tutto l'anno con il più 37% di gennaio, ma penso che ci avvicineremo al 10% di fatturato e immatricolato».

Il dubitativo è d'obbligo perché la ripresa in atto in Italia è ancora incerta, e il quadro internazionale lo è a maggior ragione, ricorda però il presidente di Aniasa: «Gli scenari internazionali cambiano in modo che è difficile fare previsioni, c'è il problema del Medio Oriente e del Nord Africa, che potrebbero avere un impatto consistente sui consumi, ogni

previsione che si fa a rivista ogni 15 giorni, perché cambiano gli scenari. Se questa crisi dei Paesi produttori di petrolio non avrà impatti particolarmente negativi, considero che ci sono una lieve ripresa industriale e una altrettanto lieve fiducia dei consumatori, avremo un 2011 di crescita, forse non ancora a due cifre, mentre il 2012 e il 2013 saranno sicuramente anni in cui si comincerà a correre in termini di immatricolato».

L'autonoleggio è andato avanti per almeno 10 anni con una crescita a due cifre, nell'ordine del 300% nel periodo considerato, arrivando a sfiorare i 4,9 miliardi di fatturato annuo. Poi è arrivata la crisi, che ha pesato soprattutto nel 2009. Adesso, assicura Ghinolfi, «il mercato si sta sbloccando, le aziende dopo mesi di proroghe e rinvii hanno necessità di sostituire le vetture, che stanno cominciando a superare i 100.000

chilometri: è necessario da parte nostra anche per garantire la sicurezza a 360° ai nostri clienti. E poi c'è la questione delle emissioni: le autovetture che cominciano ad avere quattro anni sono Euro 4, per l'accesso ai centri storici devono essere Euro 5. Sono tutti elementi che portano a una ripresa della sostituzione del parco auto. Ci favorisce anche il fatto che il mercato dell'usato si stia risolvendo



Paolo Ghinolfi è il nuovo presidente dell'Aniasa

to, e che i tassi finanziari che si applicano ai canoni di noleggio siano ancora bassi. Certo, se sulla spinta dell'inflazione la Bce deciderà per un aumento del costo del denaro, questo potrebbe costituire un deterrente allo sviluppo».

Le prospettive di crescita riguardano anche il noleggio a breve termine, favorito dalla ripresa del turismo, e indirizzato, auspi-

ca Ghinolfi, anche verso un'attività di sostegno per il car sharing. «L'altro giorno un costruttore mondiale mi parlava di come il car sharing si svolge nei Paesi nordici: le auto vengono messe liberamente ad uso della cittadinanza, parcheggiate ovunque e riprese con la tesserina, tutti fanno il pieno, le puliscono, se c'è un incidente telefonano alla centrale. Siccome in Italia un'idea di questo tipo è impensabile, e non esiste il concetto di autoresponsabilizzazione, allora li entra in campo la professionalità dei noleggiatori a breve termine che potrebbe accompagnare la consegna, facendo finalmente decollare il settore».

A dare fiducia nella ripresa, rileva il presidente Aniasa, ci sono anche alcuni importanti contratti in ballo: «Quest'anno scadono i contratti delle Poste, di Enel (e si tratta di rinnovi da 15.000-20.000 auto), di Telecom e di Eni». La ripresa potrebbe inoltre permettere alle società di autonoleggio di

ampliare la clientela: se infatti il tasso di penetrazione nella P. A. è vicino al 90% e ha raggiunto l'85% per le grandi imprese, si attesta solo intorno al 10% per le piccole e medie imprese e le partite Iva. Per non parlare della possibilità di aprire ai privati. Per rendere possibile l'allargamento della base clienti, l'autonoleggio punta a una migliore comunicazione.

Un'esigenza sentita però in primo luogo nei confronti degli interlocutori istituzionali, a cominciare dal governo: «Noi non chiediamo privilegi particolari — spiega Ghinolfi — solo una normativa analoga a quella europea. L'Italia è l'unico Paese dove l'Iva non è completamente detraibile: si ferma al 40% mentre negli altri Paesi è al 100%. Eppure l'auto è un bene strumentale per chi esercita l'attività d'impresa. Il costo di ammortamento è plafonato a un importo di 7000 euro, e questo limita la

possibilità di scaricare i veri costi di utilizzo della macchina. Eppure, se Tremonti ci conoscesse, capirebbe che non solo possiamo dare un contributo alla riduzione dell'inquinamento, grazie allo svecchiamento del parco auto, ma anche alla lotta contro l'evasione fiscale. Nelle nostre aziende

non esiste un euro che non sia nei flussi fiscali, è impossibile che un euro vada in nero. E se si pensa a tutto il nero che gira intorno alle riparazioni auto...».

All'autonoleggio brucia ancora l'esclusione dagli incentivi all'acquisto. Ecco perché la comunicazione è tra gli obiettivi principali della presidenza Ghinolfi: «Le presidenze precedenti hanno lavorato al massimo per dare visibilità al settore, quello che cercherò di fare io è di dare ancora maggiore visibilità. Questo è sicuramente il momento migliore per comunicare».

Va risolto il problema dell'Iva: da noi non è totalmente detraibile come in Europa

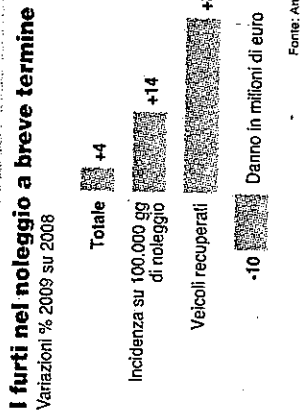
LUCA PALMIERI

Tra le insidie più serie per un mercato importante come quello delle flotte a noleggio c'è sicuramente il problema dei furti, una piaga che colpisce i singoli cittadini ma anche le aziende che fanno dell'automobile il proprio business. Le stime per gli anni 2008 e 2009 hanno infatti quantificato in cinquantamila milioni di euro il danno economico prodotto al settore dai ladri d'auto.

Solamente nell'anno 2009 sono infatti stati rubati 3005 mezzi. Le ultime statistiche rese note da Aniasa testimoniano che, per il noleggio a breve termine, il 2009 è stato un anno particolarmente negativo, dal momento che i furti sono aumentati del 4%, raggiungendo quota 1.222. L'incidenza dei furti assume però numeri ancora più preoccupanti, dal momento che nell'anno in esame la flotta era inferiore a quella del 2008 ed è stata esposta ai furti per un numero minore di giorni: questo ha portato ad una crescita reale del fenomeno del 14%. In compenso il danno è stato limitato dal minor valore del "bottino": 10,4 milioni di euro contro gli 11,7 dei dodici mesi precedenti e con una contrazione del dieci per cento. Le aziende hanno comunque recuperato il 31% in più di veicoli rispetto al 2008. Un trend "positivo" che vale anche per i primi dati del 2010 e permane nel settore a

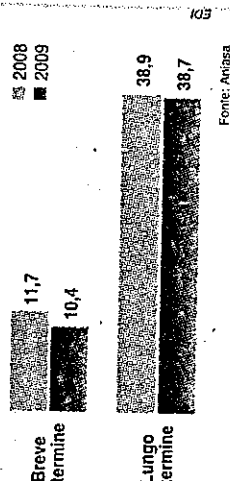
Furti d'auto, una piaga da 50 milioni di euro

Tanto hanno perso nello spazio di due soli anni, il 2008 e il 2009, le compagnie del lungo e breve termine, alle quali sono state sottratte complessivamente 3005 vetture. Comunque, grazie a tecnologie sempre più moderne e alla collaborazione con la polizia, risulta in crescita anche il numero dei mezzi ritrovati



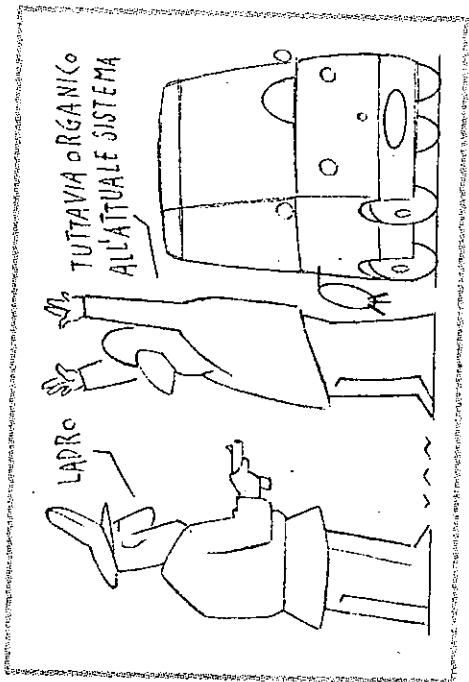
I danni da furti nel noleggio

In milioni di euro



Le tre tabelle fanno il punto sul numero dei furti di auto appartenenti alle compagnie di noleggio, nel biennio 2008-2009. Evidenziano i relativi danni economici

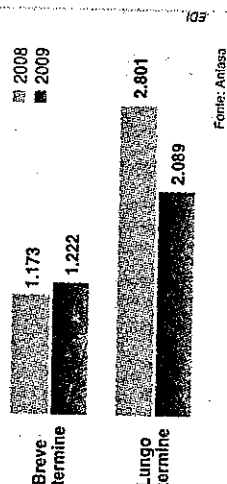
lungo termine. Qui le vetture definitivamente perdute sono state il 25% in meno rispetto al 2008 (2089 contro 2801). Il settore del noleggio a lungo termine ha però sofferto maggiormente in termini di danni al fatturato rispetto a quello a breve termine: il valore medio delle auto rubate è stato infatti superiore e questo ha fatto sì che rimanesse più o meno la stessa incidenza dei costi derivanti dai furti (1,06% del fatturato nel 2009, rispetto a 1,04% nel



La maggior parte delle auto rubate alle società di noleggio viene smontata entro 72 ore dal furto

Il totale dei veicoli rubati nel noleggio

Numero furti



do per il costo di un mezzo sostituito e quindi ai tempi e alle risorse impiegate per gestire le pratiche assicurative e burocratiche. Ed è proprio questa spirale di costi ad aver generato nel corso del 2009 un danno economico per il settore del noleggio a breve e lun-

I furti e i mancati recuperi delle auto si traducono inevitabilmente in una serie di costi che si moltiplicano e vanno dal valore in sé del mezzo e dal riacquisto, alla perdita del finanziamento per il mancato noleggio, passan-

go termine vicino ai cinquantamiliardi di euro. Conseguentemente le aziende stanno sempre più servendosi di sistemi all'avanguardia, che permettono di proteggere le flotte dai ladri. Queste nuove tecnologie di sicurezza sono state uno dei punti fondamentali che ha permesso al settore di avere dati in crescita sui recuperi dei veicoli rubati.

Uno dei punti di forza dei nuovi sistemi di sicurezza dove essere la rapidità d'intervento, come spiega Maurizio Iperiti, amministratore delegato di LoJack Italia, azienda realizzatrice del sistema omonimo che, attraverso l'uso della tecnologia a radio frequenza, è in grado di arrivare là dove i tradizionali sistemi che funzionano con la tecnologia satellitare

non arrivano, ritrovando i veicoli anche quando sono nascosti in garage, parcheggi sotterranei o container. «Il numero considerevole dei furti, purtroppo, mostra come l'attenzione delle organizzazioni criminali sia sempre più rivolta al furto delle macchine a noleggio. Com'è facilmente intuibile, rubarne una consente di far perdere le proprie tracce facilmente e in questo senso sono molte le appropriazioni indebite che si trasformano in veri e propri furti. Per questo è fondamentale la tempestività e per la nostra squadra la vera sfida è una corsa contro il tempo, soprattutto se consideriamo che la maggior parte delle auto vengono smontate nelle successive settimane e ore dal furto per andare a ingrossare le tasche di organizzazioni criminali».

Il tempo di recupero dei veicoli così protetti attualmente in Italia è intorno alle dieci ore dal furto, limitando la portata dei danni che può riportare il veicolo recuperato con un conseguente abbassamento dei costi assicurativi, consentendo anche la riduzione di costi aggiuntivi come l'utilizzo dell'auto sostitutiva. Tra i punti di forza dei nuovi sistemi di sicurezza come LoJack, anche la collaborazione diretta con le Forze dell'Ordine, che sono in grado di recuperare quasi in tempo reale i veicoli protetti da questo tipo di tecnologie.

I camion non si affittano, lo vieta il codice

In numero assoluto le flotte commerciali sono minoritarie nel business del "lungo termine" ma resta comunque forte l'interesse per il segmento soprattutto da parte delle Pmi che spesso non hanno i capitali necessari per l'acquisto del furgone. E che sono penalizzate dalla normativa sui Tir e sui mezzi pesanti

LUIGI DELL'OLIO

Milano

In termini assoluti le flotte commerciali costituiscono una parte minoritaria nel business del no-

leggio a lungo termine, ma questo è il segmento in cui si registrano le maggiori differenze tra le diverse offerte di mercato. Perché i margini più elevati e l'eterogeneità della clientela consentono ampi margini di azione per orientare le proposte verso determinati target.

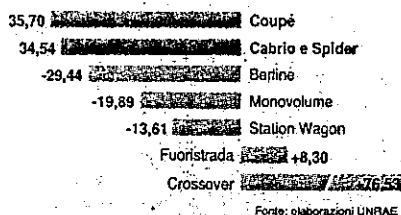
L'ultimo rapporto di Aniasa, relativo al consuntivo 2009, indica che furgoni e minibus hanno generato il 16,9% di tutto il giro d'affari del nolegg

gio a lungo termine (in calo del 3,8% rispetto al 2008, come conseguenza della crisi economica), per il resto dominato dalle autovetture, mentre l'incidenza sul totale della flotta circolante ammonta al 22,8%. «I clienti del nolegg a lungo termine di veicoli commerciali sono aziende appartenenti a tutti i settori, con una prevalenza a livello dimensionale delle Pmi», spiega Laurent Saucié, amministratore delegato di Ald Automotive. La spiegazione è evidente: le realtà meno capitalizzate e soggette a limiti di indebitamento, non hanno in organico le professionalità necessarie per gestire le flotte di furgoni e furgoncini, né dispongono di un livello di capitalizzazione tale da portarle a considerare l'opportunità di un acquisto diretto. «A maggior ragione in questo periodo di incertezza economica, le aziende sono orientate a limitare al massimo l'immobilizzazione di capitali a vantaggio di un costo legato all'utilizzo delle risorse necessarie al business», aggiunge Saucié.

Nelle tabelle qui sotto il mercato attuale dell'auto. Crollano coupé e cabrio

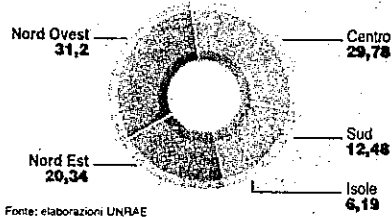
Mercato auto, crollano coupé e cabrio

Immatricolazioni; var. % gen. 2011 su gen. 2010



Le vendite concentrate al Nord Italia

Immatricolazioni gen. 2011, in %



Il 2011, concordano gli operatori del settore, è l'anno della svolta per questo comparto proprio per il contesto economico che presenta segnali di miglioramento, con ricadute dirette sull'incremento della domanda di prodotti e servizi, ma non tale da giustificare investimenti di capitale proprio da parte delle aziende. Per Andrea Perani, commercial vehicles project manager di Leaseplan, «la crisi del 2008-2009 ha indotto molte aziende a riconsiderare il proprio approccio alle flotte, privilegiando l'outsourcing rispetto alla gestione interna, in modo da modulare i costi in virtù delle effettive necessità riducendo i costi fissi e, al contempo, fare efficienza nella gestione».

Se le prospettive di mercato sono concordi, si differenziano, anche sensibilmente, le scelte seguite dai vari operatori per intercettare la ripresa. C'è un gruppo come Bnp Paribas, che ha da poco lanciato in Italia una società di nolegg a lungo termine specializzata nei veicoli commerciali e industriali

(Truck Solutions), che si affianca alle attività svolte sul segmento degli autoveicoli da Arval, appartenente allo stesso gruppo. E altri come Leaseplan che preferiscono puntare su una struttura unitaria tra i due settori di business «perché riteniamo fondamentale progettare a monte le strategie per tutto il comparto delle flotte», spiega Perani. Mentre Ald Automotive

ha seguito una terza via, a metà strada tra le altre due, puntando su un team dedicato ai veicoli commerciali «perché parliamo di veicoli che hanno una durata mediamente più lunga rispetto alle automobili (di solito 42 mesi contro i 36, ndr.) e un chilometraggio più elevato (intorno agli 80mila ogni anno, contro i 60-70mila)», spiega Saucié.

Il segmento dei veicoli com-

merciali è dominato dai furgoni di dimensioni più ridotte, mentre per quelli più pesanti i gestori di flotte si trovano a fare i conti con una normativa poco chiara, che si presta agli abusi. «L'articolo 84 del Codice della Strada stabilisce che i veicoli con peso totale a terra superiore alle sei tonnellate non possono essere noleggiati — spiega Andrea Algeri, general mana-

ger di Truck Solutions — Tutta via il divieto non sussiste per le società di trasporto conto terzi, che possono attivare l'istituto della sublocazione. Così c'è chi approfitta di questa smagliatura normativa per fare comunque ciò che in realtà è proibito, attraverso la creazione di nuove aziende di trasporto conto terzi collegate alla casa madre». Una situazione di incertezza per il mercato che penalizza gli operatori di nolegg a lungo termine onesti, «oltre che le stesse aziende utilizzatrici — osserva Algeri — che sono costrette ad acquistare in leasing i tir di cui hanno bisogno e a gestire il parco mezzi all'interno, con tutto ciò che questo comporta in termini di costo del personale e immobilizzazione dei capitali».

L'alternativa è rappresentata

dai padroncini, che consentono di prendere in affitto singole tratte: molte delle offerte, in particolare i collegamenti tra i principali snodi logistici della Penisola, sono reclamizzati e acquistabili via Internet, con la possibilità per le aziende che hanno bisogno di effettuare trasporti di scegliere di volta in volta le proposte più convenienti in termini di costi e di tempistica.

Mentre le società di nolegg a lungo termine stanno accelerando su un altro segmento in crescita, quello della rivendita dell'usato: nel 2010 le vendite sono cresciute del 6,1% grazie soprattutto al segmento «furgoni e minibus». Le destinazioni sono per lo più oltre frontiera, verso l'Europa Centrale e i paesi slavi.

Si tratta di un'autentica situazione di incertezza che si presta agli abusi

IL SISTEMA

Milano

Piu che una scelta in difesa dell'ambiente, è ormai una necessità imposta dalle normative anti-smog e dal contesto economico. I furgoni ecologici sono lo strumento principale a disposizione per il segmento delle consegne in città, soprattutto nei centri di medio-grandi dimensioni che hanno adottato misure restrittive del traffico. Come Milano, dove vi-ge l'Ecopass, o Modena, prima città italiana a limitare la circolazione nel centro storico ai soli veicoli commerciali ecologici.

Dhl Express usa per il centro città furgoni a metano della Fiat. In direzione "eco" si sta muovendo pure Tnt

Parcheggi di scambio e furgoni ecologici per le consegne pacchi nell' "ultimo miglio"

coli alimentati con carburante alternativo, dall'altra sulla formazione ai guidatori per ottimizzare i consumi.

Intanto, molti proprietari di camion e furgoncini hanno cominciato a reclamizzare su Internet i propri parchi autoveicoli ecologici, indicando le rotte di percorrenza e le condizioni di prezzo. Nel segmento del noleggio a lungo termine, la categoria dei veicoli che utilizzano carburanti poco inquinanti è ancora marginale: «Non è possibile prospettare una diffusione a larga scala nel breve termine

ca mila per il breve termine. «Nel primo caso i clienti sono tutti aziendali, nel secondo c'è un'incidenza del 40% tra i privati», aggiunge Teofilatto, che sottolinea come già oggi i veicoli noleggiati siano meno inquinanti rispetto alla media di quelli circolanti «perché hanno una vita media tra i 36 e i 48 mesi e sono soggetti a manutenzione continua».

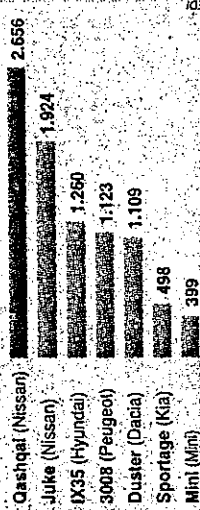
Se per una diffusione a larga scala dei furgoncini "verdi" vorrà del tempo, un contributo al contrasto dell'inquinamento si potrebbe avere con la diffusione dei parcheggi di interscambio, in cui avviene il passaggio delle merci dai tiraifurgoncini — spiega il direttore di Aniasa — Basterebbe costruire alcuni ai punti di accesso delle città per abbattere sensibilmente le emissioni inquinanti».

(l. d. o.)

SPURRODOPIONE RISERVATA

Qashqai, il fenomeno Crossover

Numero di immatricolazioni per modello, gen. 2011



Fonte: elaborazioni UNRAE

circolante. Una scelta che si è rivelata lungimirante anche alla luce dei ricari registrati dal prezzo dei carburanti nelle ultime settimane, che rischia-no di protrarsi ancora a lungo, tra cre-scita della domanda dovuta alla ripre-sa economica e tensioni sociali in al-cuni dei paesi produttori di petrolio. In direzione "eco" si muove anche Tnt, che ha messo a punto un piano basato da una parte sulla diffusione dei ve-

colati alimentati con carburante alternativo, dall'altra sulla formazione ai guidatori per ottimizzare i consumi. Intanto, molti proprietari di camion e furgoncini hanno cominciato a reclamizzare su Internet i propri parchi autoveicoli ecologici, indicando le rotte di percorrenza e le condizioni di prezzo. Nel segmento del noleggio a lungo termine, la categoria dei veicoli che utilizzano carburanti poco inquinanti è ancora marginale: «Non è possibile prospettare una diffusione a larga scala nel breve termine

Se per una diffusione a larga scala dei furgoncini "verdi" vorrà del tempo, un contributo al contrasto dell'inquinamento si potrebbe avere con la diffusione dei parcheggi di interscambio, in cui avviene il passaggio delle merci dai tiraifurgoncini — spiega il direttore di Aniasa — Basterebbe costruire alcuni ai punti di accesso delle città per abbattere sensibilmente le emissioni inquinanti».

Oggi sono circa 120 mila i veicoli commerciali noleggiati a lungo termine per la consegna delle merci cir-

ROMA

A caccia di risorse qualificate: parte il master in automobilismo

«**L**a congiuntura economica sta lentamente migliorando e questo è il momento giusto per formare nuove risorse qualificate da proporre agli operatori del settore». Con queste parole Pierluigi del Visco, direttore di Fleet & Mobility, inaugura la quinta edizione del "Master sull'Automobile", aperto ai giovani e promosso a Roma da un pool di aziende leader. Sono partite le

selezioni che proseguiranno fino a mercoledì, poi da venerdì 11 marzo prenderà il via il percorso formativo che può contare sull'esperienza delle precedenti edizioni che hanno visto il 100% degli allievi trovare un'occupazione. Aziende sponsor dell'iniziativa sono le società leader nell'autonoleggio: Ald Automotive, Arval, Avis, Leaseplan Italia, Maggiore, la finanziaria Findomestic, LoJack, la Nissan Italia e Pirelli, con il patroci-

nio di Aniasa (Autonoleggio) e Assilea (Leasing Finanziario).

Il Master dura otto mesi, di cui 4 in aula, uno dedicato alle ricerche e 3 di stage. In totale si prevede un impegno full time da marzo a fine ottobre. Il costo del master, come lo scorso anno, è pari a 8.000 euro. Sono previste 7 borse di studio: tre sono già state assegnate l'8 febbraio in occasione del Career Day.

© RIPRODUZIONE RISERVATA