

È corsa al rinnovo del parco auto le immatricolazioni hanno fatto boom

SONO AUMENTATI DEL 22,4% GLI ACQUISTI DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE: "LE AZIENDE DEL SETTORE AVEVANO RINVIATO LE SOSTITUZIONI PER RIDURRE I COSTI" SPIEGA IL PRESIDENTE DI ANIASA FABRIZIO RUGGIERO "MERCATO MACCHINE IN CALO SENZA IL NOSTRO CONTRIBUTO SÌ, GODIAMO DI BUONA SALUTE"

Marco Frojo

Milano

Il settore dell'autonoleggio gode di buona salute, nonostante la crisi. Il fatturato del settore si mantiene stabile mentre sul fronte delle immatricolazioni si registra una buonavivacità, che è la novità del 2014. Oggi, in Italia, un'auto su cinque è immatricolata da società di autonoleggio. Nei primi sei mesi dell'anno, il noleggio a lungo termine ha fatto registrare un giro d'affari di 2,598 miliardi di euro, una cifra in leggero calo (-0,4%) rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Questa contrazione è stata compensata dal progresso del noleggio a breve termine che nello stesso arco temporale ha visto il fatturato crescere del 2,1% a 439 milioni.

Un risultato che acquista maggior valore se esaminato alla luce del leggero calo dei prezzi: nei primi sei mesi di quest'anno il prezzo medio del noleggio giornaliero è stato pari a 36,4 euro, contro i 36,6 euro dello stesso periodo del 2013 (è invece rimasta invariata la durata dei noleggi, che si è attestata a una media di 6,1 giorni). Decisamente più

brillante l'andamento delle nuove immatricolazioni che nel lungo termine sono cresciute del 22,4% a 103.129 unità e nel breve termine del 2,5% a 68.703 unità. Un balzo così consistente trova spiegazione nel fatto che per ridurre i costi le aziende avevano fino a poco tempo fa rinvio la decisione di rinnovare il parco macchine ma, col passare del tempo, questa soluzione era sempre meno percorribile a causa dell'invecchiamento della flotta. Al 30 giugno di quest'anno la maggior parte dei veicoli (81%) della flotta a lungo termine era un Euro 5, un altro 15% era costituito da Euro 4 e il restante 4% un Euro 6, il segno più tangibile dell'impennata di immatricolazioni.

«Questi dati mostrano un settore in salute — spiega Fabrizio Ruggiero, presidente Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici — Il fattore che ha maggiormente influenzato l'andamento del noleggio a breve termine è stato l'aumento del numero dei turisti stranieri che arrivano in Italia, mentre per quel che riguarda il lungo termine l'impennata delle immatricolazioni trova spiegazione nel fatto che negli anni scorsi le società avevano deciso di sfruttare più a lungo il parco macchine esistente e adesso è arrivato il momento di rinnovarlo». Ruggiero fa anche notare che se non fosse per le aziende di autonoleggio il mercato dell'auto italiano sarebbe in calo invece che in crescita. L'importanza dei turisti stranieri per il breve termine la si evince invece dal dato relativo alla "distribuzione per tipologia di location": i fatturati realizzati presso aeroporti hanno mostrato un progresso del 4,3%, mentre quelli realizzati "pres-

so downtown" hanno evidenziato un calo dell'1,1%.

L'importanza degli stranieri emerge, in parte, anche dall'analisi dei canali utilizzati per la distribuzione: il fatturato "realizzato su clienti che noleggiavano direttamente", che nella maggior parte dei casi sono Italiani, è diminuito dello 0,2%, mentre quello "realizzato su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator", cioè da chi acquista un pacchetto completo per visitare il nostro Paese, è cresciuto del 6,4%. «Questi risultati sono stati conseguiti nonostante il governo non sia venuto in nessun modo incontro alle richieste che abbiamo avanzato in merito a una revisione delle norme introdotte inizialmente dal ministro Fornero», afferma il presidente Aniasa.

La normativa a cui Ruggiero fa riferimento è quella relativa alla deducibilità dell'acquisto di autovetture. Essa, a cavallo fra 2012 e 2013, è stata ridotta in pochi mesi (dalla "Legge Fornero" prima e dalla "Legge di Stabilità 2013" poi) dal 40% al 20%, mentre in ambito UE (Germania, Francia, Spagna e Gran Bretagna) arriva fino al 100%. Inoltre in Italia la spesa su cui si può godere della deducibilità del 20% è per un massimo di circa 18mila per auto, mentre è illimitata in Germania e Spagna (18.300 euro in Francia e 18.200 euro in Gran Bretagna). L'altra nota dolente è rappresentata dalla deducibilità dell'Iva che in Germania, Francia, Spagna e Gran Bretagna è del 100%, mentre in Italia si ferma al 40%. Secondo Aniasa, gli autonoleggi dovrebbero potere classificare le automobili come beni strumentali, mentre oggi il loro costo può essere portato in deduzione solo per una minima parte.

Un altro argomento di accesa discussione fra Aniasa e il governo è

l'obbligo di registrare il nome del locatario che noleggia un'auto per più di 30 giorni: «Il governo da un lato annuncia di voler ridurre la burocrazia e tagliare gli sprechi accorpando Aci e Motorizzazione e dall'altro fa l'esatto opposto introducendo nuovi dazi e nuovi adempimenti burocratici». Secondo

Ruggiero, questa normativa rischia tra l'altro di rivelarsi un boomerang, visto che le multinazionali dell'autonoleggio stanno prendendo in considerazione la possibilità di immatricolare le auto in un altro Paese europeo e di farle poi circolare in Italia. I numeri in gioco sono molto alti visto che, al 30 giugno scorso, la

flotta circolante del noleggio a lungo termine era pari 552.349 veicoli (+5% rispetto a dodici mesi prima), così suddivisi: 431.612 automobili, 119.186 furgoni e 1.551 veicoli di altro tipo. Nel noleggio a breve termine, invece, la flotta circolante è composta da 110.022 veicoli, per lo più autovetture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[LA LEGGE]

Minaccia di nuovo balzello da 15 milioni

DOVRÀ ESSERE REGISTRATO CHI NON È INTESTATARIO DI UN VEICOLO MALO USA PER PIÙ DI 30 GIORNI. "LA NORMA È GIUSTA MA MOLTO ONEROSA"

Milano

A partire dal prossimo 3 novembre potrebbe abbattersi sull'autonoleggio un nuovo balzello da 15 milioni di euro all'anno. In quella data diventerà definitivamente operativo il comma 4-bis dell'articolo 94 del Codice della strada, che prevede l'obbligo di registrare alla Motorizzazione e annotare sulla carta di circolazione il nome di chi non è intestatario di un veicolo ma ne ha la disponibilità per più di 30 giorni, casistica in cui rientra spesso il noleggio a lungo termine.

La normativa non è nuova — la legge è del 2010 e il decreto ministeriale che la regolamenta del dicembre 2012 — ma a inizio novembre saranno pronte le procedure informatiche e a partire da quel momento chi non si adegnerà alla nuova norma rischia una multa di 705 euro e il ritiro della carta di circolazione.

Aniasa, che non ha mai contestato nel merito la normativa volta a combattere l'elusione fiscale, ha invece vivamente protestato per il costo dell'operazione di registrazione: 9 euro a macchina, che moltiplicati per il numero di autonoleggi superiori ai 30 giorni porta per l'appunto alla cifra di 15 milioni. La stessa Aniasa si era offerta di mettere a punto a costo zero un sistema di



Il settore aveva proposto alternative al balzello. Il governo le ha respinte

registrazione elettronica che rispettasse i modi e i tempi previsti dalla legge ma il governo non ne ha voluto sapere. L'associazione dell'autonoleggio fa inoltre notare come la norma sia di difficile applicazione in casi particolari ma che si verificano spesso, come per esempio quello in cui il noleggio venga prolungato dal locatario oltre il 30mo giorno senza che l'auto torni presso la stazione da cui è partita per aggiornare la carta di circolazione.

L'unica consolazione è che gli obblighi scatteranno solo per gli atti posti in essere dal 3 novembre. Quindi, chi usa già un veicolo non proprio o ha un'intestazione non aggiornata non dovrà far nulla.

(m.fr.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL BUSINESS DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE IN ITALIA

	I semestre 2014	I semestre 2013	Variazione %
FATTURATO (in euro)	2.598.000.000	2.608.040.000	-0,4%
DIPENDENTI	2.810	2.720	+3,0%
TOTALE IMMATRICOLAZIONI	103.129	84.244	+22,4%
AUTO	89.482	74.169	+20,6%
VLC	12.845	9.129	+40,7%
ALTRO	802	946	-15,2%
TOTALE FLOTTA CIRCOLANTE	552.349	526.290	+5,0%
AUTO	431.612	408.155	+5,7%
FURGONI	119.186	115.506	+3,2%
ALTRO	1.551	2.629	-41,0%

Fonte: Aniasa

Nel 2014 il noleggio a lungo termine registra una netta crescita di immatricolazioni aumentano anche i dipendenti ma non il fatturato



Qui sopra Fabrizio Ruggiero, presidente Aniasa



Nel 2014 la
flotta
circolante del
noleggio a
lungo termine
è cresciuta del
5% soprattutto
grazie alle
auto

Notte aziendali

E corsa al rinnovo del parco auto le immatricolazioni hanno fatto boom

Immagine	Titolo	Contenuto
	Minaccia di nuovo belzebo da 15 milioni	...

L'auto affittata in aeroporto traina la ripresa degli affari

LA CRESCITA DEI CLIENTI PRESSO GLI SCALI E GLI ACQUISTI FATTI TRAMITE BROKER E SITI DI VIAGGI ON LINE ASSICURANO IL SEGNO POSITIVO AL NOLEGGIO A BREVE NEL CORSO DELLA PRIMA PARTE DEL 2014

Veronica Ulivieri

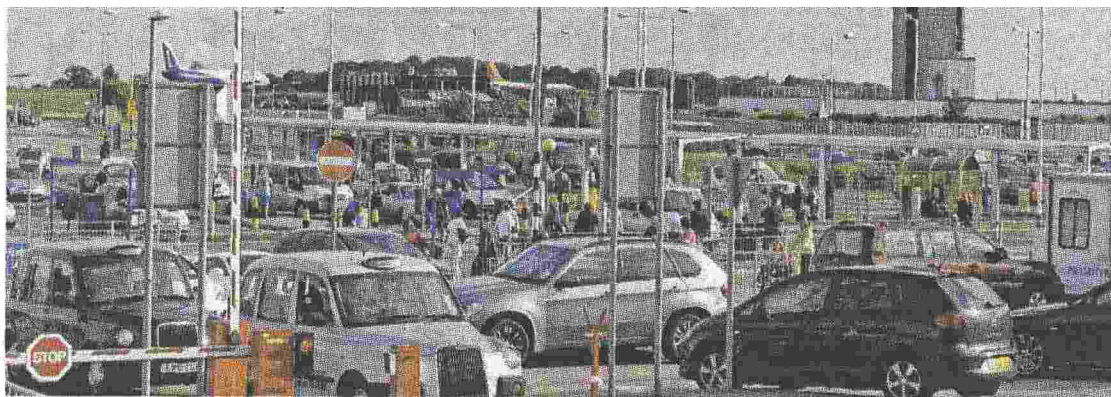
Meno clienti business e più turisti, maggiore presenza negli aeroporti, crescita degli acquisti tramite broker e siti di viaggi on line. Dopo le difficoltà del 2012, annus horribilis per il noleggio di veicoli a breve termine, continua anche nel 2014 la lenta ripresa del settore, trainata dal turismo. Nel primo semestre 2014 il fatturato del comparto è aumentato di oltre il 2% rispetto allo stesso periodo del 2013, passando da 430 a 439 milioni di euro, con un parallelo incremento di quasi il 3% dei giorni di noleggio (da circa 11,8 a 12 milioni). Risultati confermati nei mesi estivi: «Il 2014 è anno di assestamento, ma il settore ha retto bene nonostante crisi e concorrenza di Spagna e Grecia», spiega Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa, l'associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici.

All'origine dei segni più c'è il processo di riorganizzazione avviato già nel 2013 dai grandi player — tra di essi Avis, Europcar, Hertz, Maggiore, Sixt — per rispondere a una domanda in evoluzione, in cui al graduale calo degli spostamenti per lavoro si è accompagnata la crescente domanda di veicoli negli aeroporti per le vacanze. Gli operatori, si legge nell'ultimo rapporto di Aniasa, che rappresenta il 95% delle aziende attive nel business del noleggio, «da una parte hanno ridotto la flotta media di circa 3.000 vetture...dall'altra hanno lavorato sulla ottimizzazione dell'utilizzo delle vetture disponibili, che è passato dal 73,7% al 76,2%». Insieme

a un uso più efficiente della flotta, le aziende hanno anche rivisto la distribuzione dei punti vendita: «Il 23% delle stazioni (*di noleggio, ndr*) si trova presso gli aeroporti mentre il 77% è situata presso i centri urbani», percentuali che nel 2012 erano pari, rispettivamente, al 20% e 80%. Una scelta premiata dal mercato, visto che nel 2013 negli aeroporti è stato generato il 63% del giro d'affari, con un aumento del 10,5% rispetto al 2012 e un ulteriore +4,5% nel primo semestre 2014, contro un calo del 2,5% l'anno scorso per gli uffici situati in aree urbane. «Negli aeroporti i noleggi sono aumentati (+1% nel 2013) e questo valore è ancora più significativo se si considera che il flusso dei passeggeri, al contrario, si è contratto», aggiunge Benincasa.

In costante crescita il fatturato derivante dai noleggi acquistati attraverso broker, tour operator, agenzie di viaggi online: +16% solo nel 2013, a cui si aggiunge un altro +6,5% nel primo semestre di quest'anno. «Gli intermediari consentono di raggiungere milioni di potenziali clienti, altrimenti non intercettabili dalla singola società di noleggio. Allo stesso tempo, però, la mancanza di trasparenza e chiarezza sulle offerte da parte dei broker crea agli operatori molti problemi». Affliggono il settore pressione fiscale e furti, che «nel 2013 sono aumentati del 30% rispetto all'anno precedente, per oltre 1.400 casi: un danno economico enorme per le società, se si considera che il valore medio di un veicolo è di 18.000 euro, ma ancor più un danno di immagine per l'Italia», continua Benincasa. Le città più colpite sono Napoli, Bari, Brindisi, Catania: «Alcune multinazionali stanno valutando se chiudere nelle regioni a sud di Roma, e ci sono già compagnie non associate Aniasa che non operano oltre Napoli».

Per il noleggio a breve le soddisfazioni arrivano dal turismo nonostante la concorrenza di Spagna e Grecia



Car sharing e pooling accelerano taxi e noleggio si convertono alle app

NON SI FERMANO LE NOVITÀ SOLO CON LE BATTAGLIE LEGALI, COME NEL CASO DI UBER. LE AUTO CONDIVISE E LA SPARTIZIONE DEI COSTI TRA PASSEGGERI STANNO CAMBIANDO IL TRASPORTO E LO ALLARGANO AI PIÙ GIOVANI. AUTO BLU E TASSISTI ORA USANO LE STESSE ARMI

Stefania Aoi

Milano

Il colpo di fulmine tra italiani, car sharing, e altre forme di trasporto alternativo come car pooling e peer to peer, sta spingendo in altre categorie a rinnovarsi. I tassisti, dopo la rivolta contro Uber a Milano, sono passati al contrattacco iniziando a studiare un'app che renda più 2.0 il servizio. E anche le società del noleggio stanno osservando il fenomeno dell'auto 'in condivisione' per capire come muoversi per cavalcare un'onda che sembra non finire di crescere. Un noleggiatore su tre pensa addirittura di investire nei prossimi mesi nel car pooling, quella forma di trasporto che consente di dividere l'auto con sconosciuti per raggiungere magari un'altra città.

Le abitudini degli italiani stanno cambiando in fretta. In questi anni di crisi, la necessità di risparmiare sui costi di assicurazione, bollo, benzina, ha convinto molti connazionali a disfarsi dell'utilitaria. E anche nel Bel Paese sta succedendo ciò che è avvenuto a Parigi, dove il successo della società di car sharing Autolib ha portato a una riduzione di quasi 23 mila auto circolanti. Secondo la Fondazione sviluppo sostenibile, presieduta da Edo Ronchi, lungo lo Stivale agli inizi di quest'anno ben 220 mila persone erano già iscritte a qualche forma di car sharing. A quello organizzato dai Comuni, che ruota attorno alla piattaforma Ics promossa dal mini-

stero dell'Ambiente, che conta però appena 26 mila iscritti. O ai sistemi messi a punto da gruppi privati, come Car2Go, Enjoy, che sono riusciti a coinvolgere molte più persone. Più facili da usare, consentono infatti di rintracciare l'auto più vicina grazie a un'app sullo smartphone, di usarla e poi lasciarla anche sotto casa. Questi fenomeni oggi interessano almeno una quindicina di città. Soprattutto grandi centri come Roma, Milano, Torino, Genova, ma anche Bologna, Palermo.

«Il dato degli iscritti al car sharing è importante — spiega il direttore della Fondazione, Raimondo Orsini — In Europa erano circa 500 mila le persone registrate a questo servizio. E quasi la metà in Italia, dove il fenomeno cresce a colpi di 5 mila iscritti al mese e ha trovato terreno fertile più che altrove, forse anche per via di sistemi di trasporto pubblico (metro, tram, bus) meno efficienti che nei paesi anglosassoni».

Ciò non vuol dire che l'auto di proprietà sia affine corsa. Anzi, resta il mezzo preferito dagli italiani. Anche se oggi si comprano meno macchine che in passato. Così per le aziende del noleggio si sta aprendo un nuovo mercato, guardato con interesse anche da molti gruppi internazionali. Lo studio "Noleggio e Car Sharing al centro dello sviluppo della smart mobility" — realizzato dal colosso Deloitte, specializzato in consulenze, e da Aniasa, l'associazione italiana degli operatori dell'autonoleggio — conferma per esempio che su un campione di 3 mila persone, oltre tre intervistati su quattro (75 per cento) ha una macchina di proprietà. Però il panorama sta cambiando e il 63 per cento degli intervistati è per esempio favorevole all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi. Così nei prossimi cinque anni, secondo i ricercatori, l'uso del car sharing e di altre forme di mobilità crescerà del

15 per cento.

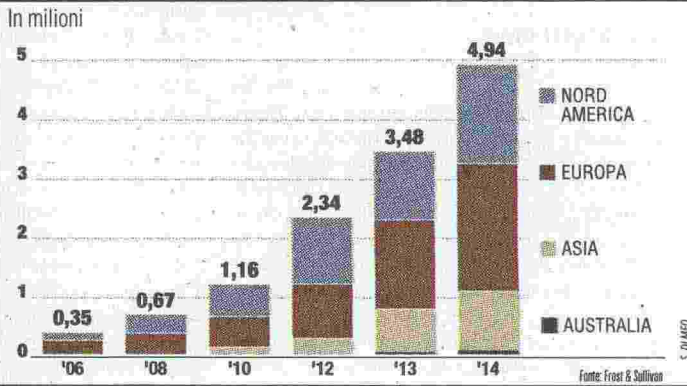
Marco Martina, partner Deloitte ed esperto di Automotive, sprona i noleggiatori: «Car sharing, car pooling e altre forme di trasporto non devono essere viste come un'alternativa ai servizi di noleggio, bensì come un'occasione per contribuire a un'offerta integrata». A parere di Martina sarà necessario però che i noleggiatori «ripensino il modello di business». Un passo necessario «per poter cogliere le nuove opportunità» e non rimanere indietro, davanti a un mercato «in rapida evoluzione».

Gli stessi gestori di auto per aziende (*fleet manager*), sembrano pronti al cambiamento. Tanto che nove su dieci hanno dichiarato di voler offrire in futuro, un'offerta di noleggio alla quale abbinare servizi di car sharing. Lo studio di Deloitte rivela per esempio che le società del settore hanno iniziato a interessarsi al car pooling. Circa un dirigente su tre tra quelli intervistati (il 30 per cento) ha spiegato che le aziende di noleggio si stanno attrezzando per utilizzare questa forma di trasporto nei prossimi sei mesi. Un'azione accolta con favore da due clienti su tre (60 per cento). Mentre successo inferiore ha riscosso il 'peer to peer', ovvero l'affitto per un breve lasso di tempo della propria auto. Solo i ragazzi sotto i 32 anni, ne sembrano attratti (39 per cento).

Sono proprio i giovani ad amare maggiormente le nuove forme di trasporto. Servizi a cui è facile accedere tramite la rete o grazie a un'app. In particolare un under 32 su tre (il 28 per cento) utilizzerebbe servizi di car sharing, se disponibili nella propria città. Deloitte spiega che si tratta di una percentuale importante e soprattutto in crescita. Certo ancora bassa se paragonata a quella rilevata negli Stati Uniti, dove il car sharing esiste da più tempo e dove si assesta al 42 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI UTENTI DEL CAR SHARING NEL MONDO



Pronti al cambiamento i **fleet manager**: nove su dieci hanno dichiarato di voler offrire in futuro un'offerta di noleggio alla quale abbinare servizi di car sharing



La restituzione del veicolo dolore di fine contratto per tanti fleet manager

NEL RAPPORTO CON I NOLEGGI A LUNGO TERMINE GLI ASPETTI PIÙ SODDISFACENTI SONO LA CONSEGNA DEI VEICOLI, LA FATTURAZIONE E I SERVIZI IN LINEA CON LE ATTESE MENTRE IL MAL DI PANCIA C'È A CHIUSURA DI ACCORDO

Sibilla Di Palma

Milano

Restituzione dei veicoli, comunicazione e qualità dei report e dei dati sono gli aspetti che con maggior frequenza mettono in crisi il rapporto tra i fleet manager, ossia coloro che gestiscono il parco auto di un'impresa, e le società di noleggio a lungo termine. A rivelarlo è FleeteyeCSi, indagine trimestrale realizzata da Experteye, società di ricerche di mercato svizzero-inglese che si occupa di analisi nell'ambito del noleggio a lungo termine, in collaborazione con Aniasa (l'associazione di settore). Protagonisti della rilevazione sono i *fleet manager* che appartengono alle aziende clienti di cinque operatori (Ald Automotive, Alphabet, Athlon Car Lease, Leasys e Volkswagen Financial Services) che hanno incaricato Experteye di sottoporre a questionario via mail circa 4 mila persone.

L'obiettivo da parte degli operatori del settore è monitorare in maniera costante la *customer satisfaction* dei clienti e capire in quale direzione muoversi per migliorare i propri servizi.

Il rapporto misura in particolare il Net Promoter Score, un indice che stabilisce se il singolo fleet manager è un promotore (voto 9 o 10), un indifferente (7 o 8) o un detrattore (da 0 a 6) di una determinata società di noleggio, e il grado di *customer satisfaction* (su scala da uno a dieci) che

analizza l'intenzione dell'intervistato a continuare a lavorare con quella determinata società.

In base ai dati dell'ultima rilevazione, l'indice di soddisfazione è variato dal -31,8% di febbraio 2013 al -0,5% di luglio 2014, con i promotori praticamente in linea con i detrattori. Mentre il dato medio sulla *customer satisfaction* è aumentato dal 62,3% al 66,7% nell'arco di un anno e mezzo di rilevazioni. «Dati che mostrano come ci sia ancora da fare per aumentare il numero dei promotori, ossia dei *fleet manager* che consiglierebbero la società di noleggio a un collega — sottolinea Letizia Orsini, country manager Italia di Experteye — Anche se si tratta di un buon risultato che mostra come le società partecipanti abbiano messo in atto delle iniziative per migliorare il servizio offerto e colmare le lacune evidenziate dalla precedente indagine».

Il rapporto scende poi nel dettaglio analizzando dodici fattori chiave della *customer satisfaction*: dalla fatturazione alla consegna dei veicoli, dalla gestione operativa a quella commerciale, dal rapporto qualità-prezzo alla facilità della comunicazione, fino alla gestione della fase di fine contratto. I risultati rivelano che gli aspetti più soddisfacenti riguardano la consegna dei veicoli, la fatturazione e i servizi in linea con le attese, mentre a scatenare la maggior parte dei mal di pancia sono la fase di fine contratto, la comunicazione con la società di noleggio e la disponibilità di report e di dati.

In particolare, la restituzione dei veicoli appare il punto più critico, considerato che si tratta di una fase molto delicata in cui occorre valutare gli eventuali danni o i chilometri in più rispetto a quelli concordati, sui quali possono scattare delle penali. Con la nascita di discussioni

legate ad esempio alla diversa interpretazione di usura del veicolo da parte del *fleet manager* e della società di noleggio. Le possibilità per migliorare comunque non mancano e sono gli stessi gestori delle flotte a indicarle. «I responsabili chiedono infatti una fattura finale chiara e completa, la verifica congiunta del veicolo e la possibilità di predisporre insieme la lista dei danni, oltre alla chiarezza sui costi di questi ultimi», spiega Orsini. Mentre sul fronte della reportistica «le richieste sono orientate verso la possibilità di renderla disponibile online per una fruizione più immediata».

Un aiuto potrebbe inoltre arrivare dalla tecnologia, e in particolare dagli strumenti telematici *on-board* come la scatola nera, che permettono di monitorare i dati relativi agli incidenti, alla percorrenza in chilometri e al consumo di carburante. Uno strumento sempre più diffuso tanto che, secondo un recente rapporto dell'Aniasa, sono oltre 40 mila i veicoli a noleggio ormai dotati di *black box*.

Nella sua indagine Experteye ha infine esaminato anche i trend di mercato del noleggio. Quest'ultimo si rivela in particolare una formula vincente, con l'acquisto come unica alternativa. Rispetto allo scorso anno risultano in aumento le proroghe dei contratti, mentre appare in diminuzione il fenomeno del *dowgrading*, ossia del passaggio a veicoli di segmenti inferiori o con meno accessori, a favore del car sharing.

Sul fronte delle dimensioni del parco auto, invece, la maggior parte dei *fleet manager* (75%) ritiene che le flotte nel prossimo futuro rimarranno invariate, così come le cilindrate (77%), mentre il 17% degli intervistati è convinto che l'elettrico possa finalmente decollare.

Un rapporto misura il grado di **customer satisfaction** che analizza l'intenzione dell'intervistato a continuare a lavorare con una precisa società

L'INDAGINE

FleeteyeCSI, indagine trimestrale realizzata da Experteye, ha sottoposto a questionario via mail circa 4mila persone per sondare la soddisfazione dei fleet manager

